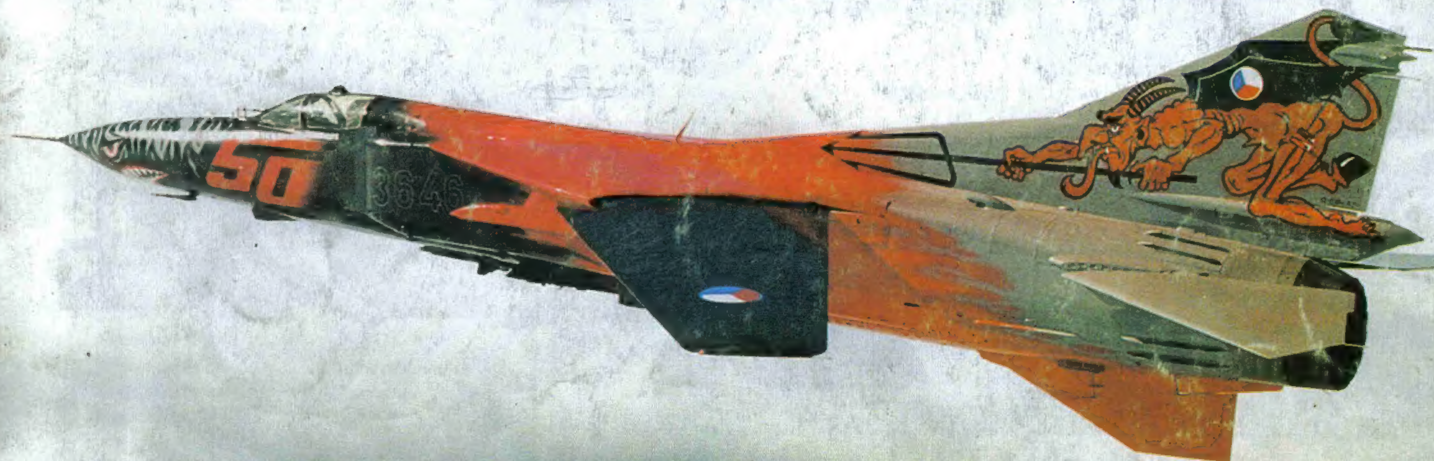
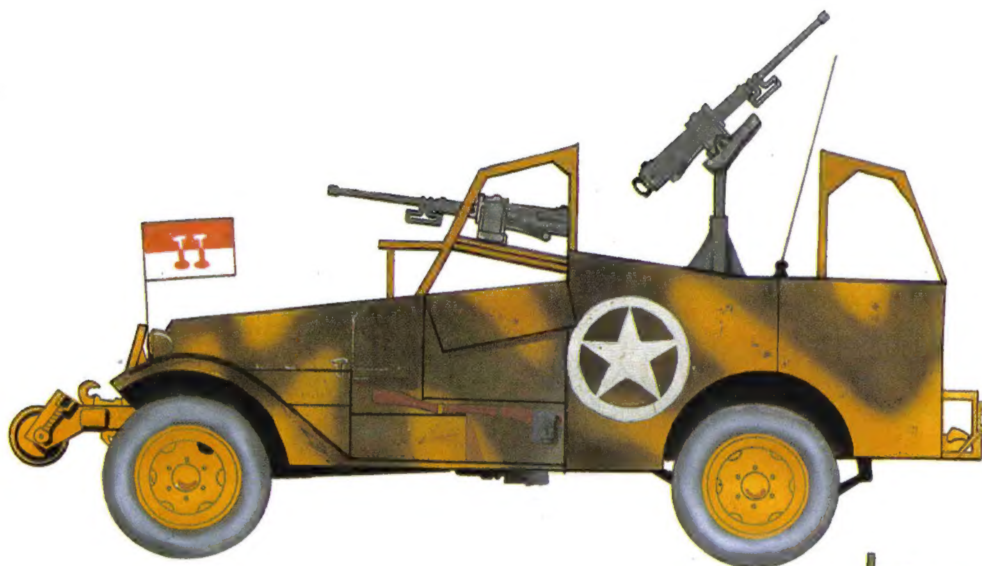


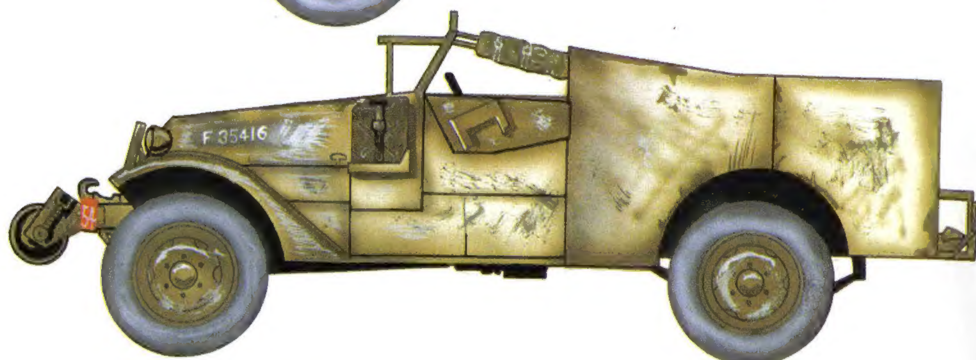




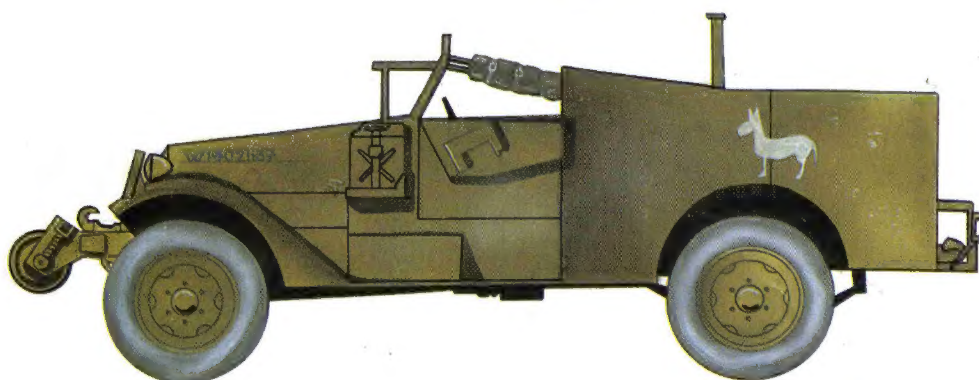
PŘÍLOHA: KATALOG FIRMY BÍLEK



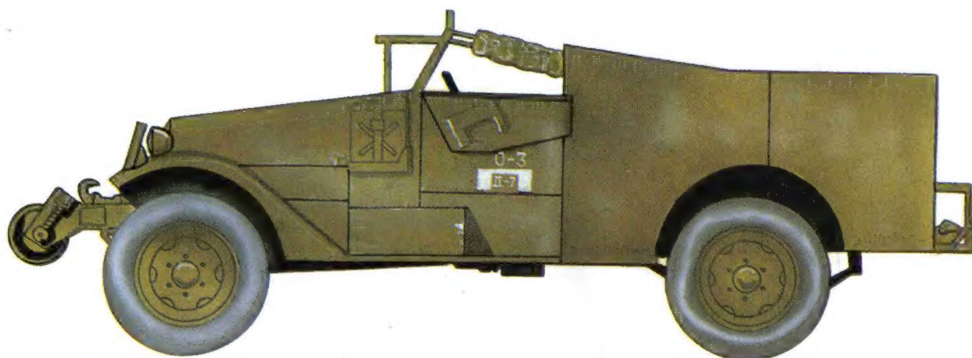
*Scout Car ve velitelské verzi sloužil roku 1943 jako osobní vozidlo generála Pattona v Tunisu. Praporek byl znakem 2. sboru, na základní Olive Drab byla nanesena barva Earth Yellow.*



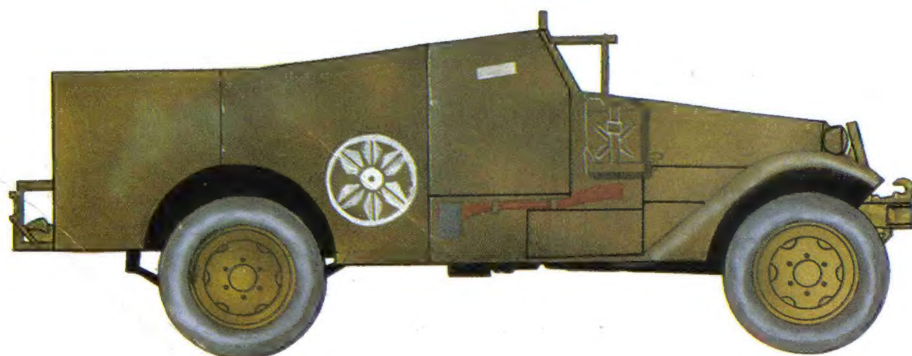

*Britský M3A1 sloužící u 1. motostřeleckého praporu v zimě 1944, přes základní nátěr byla nanesena smytelná bílá barva.*



*Scout Car z výzbroje Rudé armády bojoval roku 1945 v Jugoslávii u 17. hlídkové mechanizované brigády 4. sboru, původní číslo US Army zůstalo zachováno, na boku byla vyvedena bílá kresba osla, znak 17. brigády.*




*Další Scout Car z výzbroje SSSR se účastnil osvobození Prahy, 9. května 1945 byl zaparkován před Domem umělců.*



*Zobrazený stroj používala roku 1954 izraelská vojenská pohraniční policie.*




- HPM Historie a plastikové modelářství Měsíčník pro zájemce o letectví, pozemní bojovou techniku a válečné loďstvo
- Prvé číslo vyšlo v prosinci 1990
- Číslo mez. indexu - 46 642
- Registrační značka - Mk ČR 5340
- Vychází - měsíčně
- Vydává: HaPM spol. s r.o.
- Za původnost příspěvku ručí autor
- Přetisk povolen s uvedením pramene a při zachování autorských práv.
- Šéfredaktor: Ivo Pejčoch
- Korektorská práce: Vratislav Konečný
- Grafická úprava: Jams-Jana Skurovcová
- Fotografická práce: Daniel Šperl
- Redakční rada: V. Janovský, I. Pejčoch, V. Leimer a Ing. M. Mamula

*Adresa redakce:*
*HaPM s.r.o., Jerevanská 3, 100 00 Praha 10*
*telefon: 02/737 98 92*
*Návštěvní den: středa 10.00-15.00*
*Inzerci za stanovených podmínek přijímáme na adrese redakce, na obálce uveďte - Inzerce HaPM*

Tiskárna: Východočeská tiskárna, spol. s r.o., Smilova 487, Pardubice
Podávání novinových zásilek povoleno Ředitelstvím poštovní přepravy Praha č. j. 1298/93 ze dne 21. 4. 1993
**ISSN 1210-1427**

History and Plastic Modelling
issued monthly by HaPM Ltd.
Editorial & Advertising Offices HaPM Ltd.
Jerevanská 3
100 00 Praha 10
phone (+422) 737 98 92

Editorial & Production Staff
- Managing Editor - I. Pejčoch
- Modelling Editor - V. Janovský
- Technical Editor - M. Mamula
- Art Editors - V. Leimer
- Graphic Editor - Jams

Printed in Czech Republic by Východočeská tiskárna, spol. s r.o., Smilova 487, Pardubice





Exclusive North American distribution through Condor Models Intl.,
3408 S. Harvey Ave., Berwyn Ill., U.S.A, 60402,
phone (708) 484-6815, fax (708) 484-8074


## OBSAH:





**Připravujeme do čísla 9/94**
- **Pfalz D III/IIIa (dokončení)**
- **Jagdverband 44 (dokončení)**
- **Maďarské královské letectvo 1919-45**
- **AH-1 Cobra**

Titulní strana: fotografie MiGu-23MF Vladimír Taichert via J. Soukop

**Informace pro zahraniční předplatitele:**
V případě, že nemůžete získat náš časopis ve Vaší zemi, můžete se obrátit přímo na redakci.
Ceny jsou následující: doporučeně $ 3.80 letecky $ 5.00
**Information for foreign subscribers:**
If this magazine is not available in your country, you can order it from the editor's office.
The prices are as folows: registred $ 3.80 Air Mail $ 5.00
**Adresa/Address: HaPM, Jerevanská 3, 100 00 Praha 10, Czech Republic**
Způsob platby: šekem nebo bankovním převodem
Payment: by Cheque to the above printed address or Money transfer for Komerční banka Praha 10, Acc. No. 457 842-101/0100

# Pozor ! Nový letecký časopis REVI

*V měsíci srpnu se objevil na trhu nový letecký časopis REVI. Obsahuje na 40 černobílých stran, 8 stran křídové přílohy a křídovou obálku. V čísle 1 najdete životopis H. U. Rudela, rozhovor s německým výsadkářem, jak létat Twin Mustang, příběhy z bojů JG 51 na východní frontě, letecká škola stíhačů US NAVY Top Gun a další zajímavé články.*




Na základě dohody s vydavateli Revi Publications bude společnost HaPM zajišťovat předplatné na tento časopis, včetně zasílání starších čísel jednotlivcům. Dle sdělení vydavatele letos vyjdou tři čísla. Předplatit si je můžete jak od čísla 2 i od čísla 1. **Revi č. 1-3 stojí 135 Kč, č. 2-3 90 Kč.** Číslo 1 bude ale v tomto případě rozesíláno až společně s číslem 2 (dle předpisu pošty). Ten, kdo nechce čekat a požaduje č. 1 okamžitě, bude odbaven formou dobírky (celková cena 70 Kč).
*Předplatné zasílejte složenkou **typ C** na adresu: HaPM, Jerevanská 3, 100 00 Praha 10, nebo složenkou **typ A** na stejnou adresu a číslo účtu: KB Praha 10, 457842-101/0100 (také můžete využít složenku z čísla 6/94).*


Pfalz D.IIIa

# PFALZ D.III/D.IIIa

*Jan Zahálka, Petr Aharon Tesař*

V květnu 1918 měla Königlich Sächsische (král. saská) Jagdstaffel 40 ve výzbroji stíhačky Albatros a Pfalz. Ještě týž měsíc byl k jednotce převelen Lt.d.R. Carl Degelow jako zástupce velitele. Degelow pak po tragické smrti Lt.d.R. Helmutha Diltheye 9. 7. 1918 velel Jasta 40 až do konce války.

Carl Degelow, který měl u Jasta 7 možnost létat s trojplošníkem Fokker Dr.I, byl však v květnu letouny Albatros D V(a) a Pfalz D IIIa poněkud zklamán. Později napsal: „Vybral jsem si Pfalz D IIIa. Pfalz byl trochu slabší a nestoupal tak dobře jako Albatros, ale cítil jsem, že je to spolehlivý letoun ..." Další ohodnocení Pfalze D.IIIa nebylo nijak pozitivní, nicméně pak 18. června sestřeluje Degelow v kokpitu této, podle něj druhořadé, stíhačky britský stroj S. E. 5a C8870 od 29. squadrony RAF.

O založení firmy Pfalz Flugzeugwerke GmbH ve Speyeru na Rýnu se v červenci 1913 zasloužil Alfred Eversbusch se svými dvěma bratry Ernstem a Walterem, jenž svou pilotní licenci získal po absolvování výcviku u francouzské firmy „Morane Saulnier". Všichni se pak aktivně podíleli na společných zájmech s konečným cílem přispět dílem k rychlému rozvoji aviatiky v Německu. Na financování projektu se převážnou měrou podílela bavorská vláda, která však požadovala určitý stupeň spolurozhodování při řízení výroby. Firma Pfalz původně usilovala o získání licenčních práv na výrobu letounů Albatros v Bavorsku, avšak vedená jednání s ohledem na nedostatečné fondy byla neúspěšná. Nicméně na podnět bavorského letectva získala firma Pfalz licenci od letecké společnosti Ottowerke GmbH na stavbu jejich letounu typu Otto Doppeldecker 1913 s motorem a vrtulí v tlačném uspořádání. (Gustav Otto, jemuž Ottowerke GmbH náležela, byl sice chudým podnikatelem, avšak finanční pomoc začínající firmě Pfalz neodmítl...).

A tak ve Speyeru poblíž Mannheimu vyrostla záhy moderní hala na licenční výrobu dvojplošných letounů firmy Otto. Navíc ještě koncem roku 1913 obdržel Pfalz práva od Societé Anonyme des Aéroplanes Morane Saulnier na licenční stavbu jejich úspěšného jednoplošníku Morane H a zároveň i licenci na model Morane L, známý spíše pod označením „Parasol", na čemž nesl hlavní zásluhu především Walter Eversbusch. Bylo více než paradoxní, že splátky za licenční práva mateřské firmě nebyly přerušeny stran firmy Pfalz, která později oba modely vyráběla pod německým vojenským označením A.I (pro Parasol) a E.I až E.V (pro stroje vycházející z Morane H), ani po vypuknutí světové války. Navíc musela tato zaplatit po uzavření příměří francouzské straně zvláštní odškodné.

Když v srpnu 1914 vypukla světová válka, mohl Pfalz nabídnout bavorským jednotkám pouze tři Otto Doppeldeckery typ 1913 a tři stroje typu A.I. Stále rostoucí požadavky na dodávky letounů frontě pochopitelně neminuly ani leteckého výrobce ve Speyeru, přesto jich na podzim roku 1915 jen nemnoho neslo označení firmy Pfalz, ač ze všech sil usilovala o to, aby udržela krok s ostatními německými výrobci. Většina z celkového počtu 60 vyrobených strojů Pfalz A.I byla předána bavorským leteckým školám, avšak několik z nich se přece jen na frontu dostalo ve funkci nevyzbrojených „průzkumníků". Z letounů Pfalz třídy E byl koncem roku 1915 nejpočetněji zastoupeným modelem typ E.II, jenž operoval nejprve na západní frontě, ale časem se dostal až do Makedónie a Palestiny.

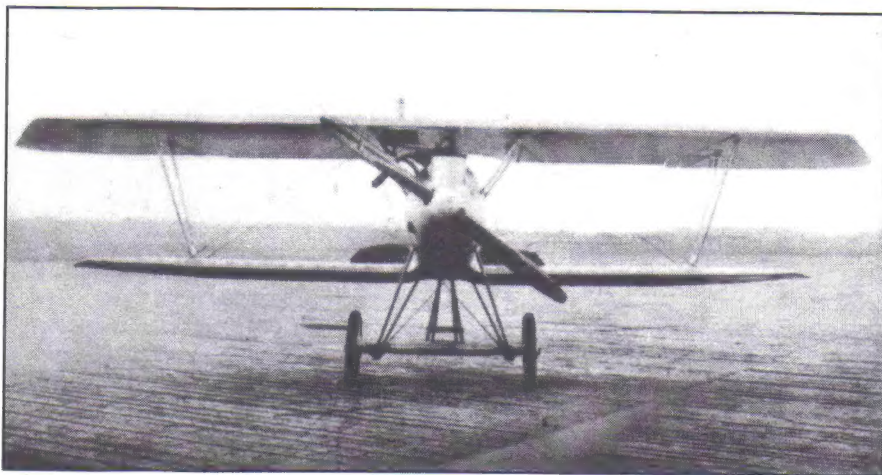
S koncem válečného roku 1916 se pojí i výkonnostní úpadek stíhacích jednoplošníků třídy E, firem Fokker i Pfalz, překonaných novými typy strojů dvouplošných. Proto firma Pfalz ve snaze obstát v konkurenci ostatních výrobců navrhla vlastní prototyp označený D.4, vycházející ze sice elegantního, avšak ne příliš úspěšného typu E.V. Ani model D.4 svými výkony nikterak nezaujal, proto bylo od jeho hromadné výroby upuštěno. Tím se však Pfalz ocitá bez náplně výrobního programu, proto je pověřen licenční výrobou jednomístného stíhacího letounu L. F. G. Roland D.I., jenž dílny ve Speyeru poprvé opustil již počátkem roku 1917. V průběhu téhož roku pak Pfalz přeorientoval svou výrobu na vylepšené modifikace typu Roland D.I - na D.II a D.IIa. Období, během něhož v dílnách Pfalz vzniklo okolo 200 kusů stíhacích „Rolandů", tj. do poloviny r. 1917, bylo pro konstruktéry a technické vedení firmy doslova školou s ohromným přínosem k proniknutí do tajů moderní konstrukce stíhacího letounu. A tak na základě nabytých poznatků vzniká první originální konstrukce hlavního inženýra firmy Pfalz, původem Rakušana Rudolpha Gehringera, narozeného r. 1891, a návrhářů Pauluse a Goldmachera, označená jako Pfalz. D.III.

Lze říci, že historie letounu Pfalz D.III se


*Jeden z prvních strojů Pfalz D.III, určený k typovým zkouškám.*
*One of the first Pfalz D. IIIs used for evaluations.*

prakticky datuje již od r. 1915, kdy se nad frontou objevily obávané a po všech stránkách nedostižné francouzské stíhací 1 1/2 plošné Nieuporty, jež záhy získaly vzdušnou převahu spojeneckého letectva na svou stranu. Z příkazu Inspektorátu německého letectva (Idflieg) bylo několika německým leteckým firmám nařízeno zkonstruovat stíhací stroj založený na podobných základech jako Nieuport. Určité společnosti, zejména Euler a Siemens Schuckert, vyrobily doslova kopie francouzské předlohy, zatímco Albatros, Fokker a Pfalz přišly s poněkud modifikovanými návrhy, z nichž některé byly na rozdíl od vzoru vybaveny řadovými motory, ale všechny inspirovány uspořádáním Nieuportu. (Existují snímky zachycující techniky firmy Pfalz, jak pečlivě proměřují ukořistěný Nieuport ve Speyeru, ale výsledkem nebyla jen pouhá kopie ...)

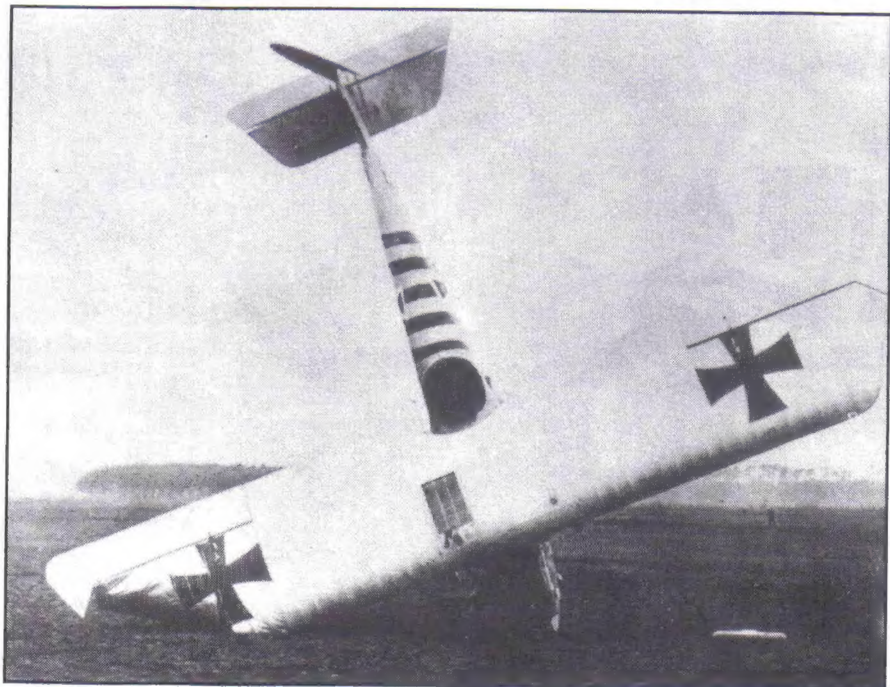
Pfalz D.III se jako úspěšný prototyp objevil na jaře r. 1917 a od sériových letounů se lišil na první pohled jen tvarem svislé ocasní plochy (SOP) a aerodynamicky neodlehčenými balančními křidélky. Jiných zásadních změn mezi prototypem a sériovými stroji D.III nebylo pro jeho překvapivé vlastnosti třeba. Proto již v dubnu 1917 Idflieg objednal u firmy Pfalz prvních 70 letounů typu D.III (ozn. od 1360/17 po 1429/17). Nová objednávka na rovných 300 letounů D.III následovala v červnu, avšak ještě týž měsíc byla zredukována na 190 typu D.III (4000/17-4189/17) a 110 (4190/17-4299/17) ve prospěch pokrokovější modifikace Pfalz D.IIIa - viz dále. Verze D.IIIa se pak dočkala dalších objednávek. V září 1917 na 200 kusů (5854/17-6053/17), v lednu 1918 na 340 kusů (8000/17-8399/17) a v únoru 1918 na 100 kusů (1250/18-1349/18). Výše uvedené počty letounů Pfalz D.III a D.IIIa jsou stroji skutečně vyrobenými. Přesto, že se tato data značně liší od všech dosud publikovaných, jejich autor P. M. Grosz je v publikaci Windsock Datalife No. 21 „Pfalz D.IIIa" uvádí jako ověřená a zároveň jimi neguje nepřesnosti v počtech vyrobených letounů, jichž se pro nedostatek podkladových materiálů dopustil ve svých předchozích pracích. Vzhledem k datu objednávek prvních strojů Pfalz D.III je nutno konstatovat, že to určitý čas trvalo, než sériové letouny dosáhly bojové linie fronty. Snad vůbec první Pfalz D.III mohla bojově vyzkoušet někdy v červenci 1917 Jasta 10 a v srpnu byl nejméně jeden D.III u Jasta 22, kde s ním létal Lt. A. Lenz. Skutečností je, že k 31. 8. 1917 se na frontě nacházely pouhé 3 stroje typu Pfalz D.III. 31. 10. 1917 to bylo již 145 strojů a k poslednímu dni v roce již německé letectvo disponovalo 276 letouny Pfalz D.III a 114 typu D.IIIa. Výroba elegantních a poměrně výkonných stíhacích Pfalzů se však naplno rozjela teprve roku následujícího, kdy však postupně dochází k upřednostňování typu D.IIIa před D.III.



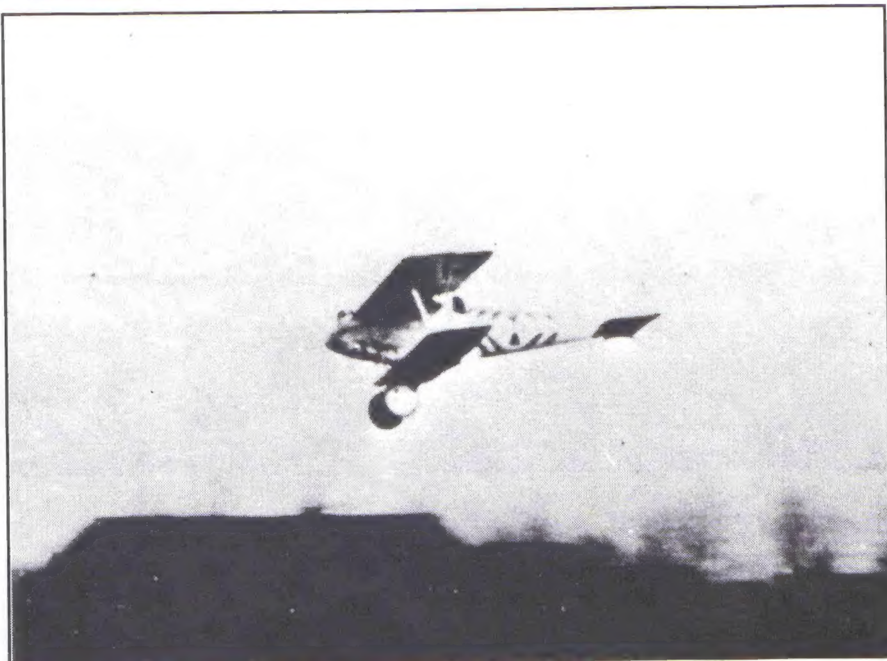
*Čelní pohled na Pfalz D.III.*
*Front view of Pfalz D. III.*



*Hegelův Pfalz D.III 4184/17 donucený k přistání Brity.*
*Hegel's Pfalz D. III after a landing forced by the British.*



*Havarovaný Pfalz D.III od Jasta 4.*
*Crashed Pfalz D. III from Jasta 4.*



*Lt. Kurt Wüsthoff nebo Lt. Wunch pilotuje tento Pfalz D.III.*

*Lt. Kurt Wüsthoff or Lt. Wunch is at the controls of this Pfalz D. III.*

Přehled počtu letounů Pfalz D.III a D.IIIa na frontě r. 1918:

| | 28. 2. | 30. 4. | 30. 6. | 31. 8. |
|---|---|---|---|---|
| Pfalz D.III: | 182 | 13 | 13 | 3 |
| Pfalz D.IIIa: | 261 | 433 | 289 | 166 |

**Dislokace letounů Pfalz D.III a D.IIIa dodaných potřebám armády:**

Ač bavorské letectvo bylo nedílnou součástí německého císařského vojenského letectva, nezávislé bavorské vojenské úřady těžce nesly nadvládu Pruska. Snad právě proto byly letouny typu Pfalz D.III a D.IIIa bavorského původu vybaveny nejprve stíhací jednotky bavorského letectva Jasta 16, 23, 32, 34 a 35, jež byly součástí bavorské armády od 4. 7. 1917. (Za účelem rychlého odlišení bavorských jednotek bylo těmto k jejich číselnému označení později přiřazeno ještě písmeno „b". Tak např. od 14. 10.1918 existovala Jasta 16b, 32b, 34b a 35b jako samostatná stíhací eskadra - Jagdgeschwader IV.) Během zimy 1917/1918 došlo k zformování dalších stíhacích jednotek bavorského letectva, a sice Jasta 76b, 77b, 78b, 79b a 80b, jež byly rovněž přednostně vybaveny stroji Pfalz. Mimo již uvedených bavorských jednotek byly stroji Pfalz D.III a D.IIIa vybaveny stíhací letky Jasta 4, 5, 7, 8, 10, 11, 14, 15, 19, 20, 21, 22, 24, 28, 29, 30, 36, 37, 40, 44, 46, 47, 48, 49, 51, 52, 53, 54, 56, 57, 58, 59, 61, 67, 69 a tři námořní jednotky „Marine Feld Jagdstaffeln I, II a III". První dodané stíhací letouny Pfalz D.III operovaly společně se stroji typu Roland D.II a D.IIa, později s Albatrosy D.V a D.Va a Fokkery Dr.I. (Známý britský historik Alex Imrie uvádí, že mezi stíhací jednotky disponující výlučně stroji Pfalz D.III a D.IIIa patřila Jasta 4, 10, 16, 20, 21, 24, 30, 32, 46, 61, 67 a Marine Feld Jasta II.)

Velmi pokroková konstrukce elegantního typu s plynulým přechodem na kořen dolní nosné plochy a integrálně napojené plochy ocasní, vynesla konstrukčnímu týmu firmy Pfalz později vysoké uznání spojeneckých leteckých expertů, kteří měli možnost se s působivou konstrukcí typu D.III seznámit při studiu ukořistěného stroje. (Je pravděpodobné, že prvním letounem Pfalz D.III, který padl nepoškozen do rukou britským expertům, byl stroj Wzfw. Hechta 1370/17 ze stavu Jasta 10). Původní kříže nahradily kokardy, sériové číslo bylo doplněno o britské označení G.110. Letoun prodělal četné srovnávací lety s doplněným přístrojovým vybavením. Navíc jistá nedůvěra v dostatečnou tuhost konstrukce vodorovné ocasní plochy (VOP), pramenící svým způsobem i z notné dávky typického britského konzervativního přístupu ke všemu novému, vedla k dodatečné montáži vzpěr mezi stabilizátorem VOP a kýlovkou SOP. S touto vzpěrou se však již nesetkáváme na snímcích dalšího kořistného stroje Pfalz D.III 4184/17, jehož pilot Unteroffizier Hegeler z Jasta 15 byl 26. 2. 1918 donucen k přistání na nepřátelském území australským kapitánem Andrew King Cowperem a jeho strojem S.E.5a B664 od 24. squadrony RFC. Tento muž si na své konto připsal celkem 19 sestřelů, z nichž pak 4 byly právě stroje typu Pfalz D.III. Ukořistěný letoun 4184/17 se stal předmětem mnoha odborných technických zpráv. S novým britským ozn. G.141 a s kokardami přes původní kříže prodělal mnohé srovnávací lety. (V období od listopadu 1918 do ledna roku následujícího byl vystaven s napůl sejmutým potahem nosných ploch a polovinou skořepiny trupu v hale v Islingtonu.)

Pokroková konstrukce poloskořepinového trupu letounů Pfalz D.III a později i D.IIIa sestávala z pomocného, lehkého skeletu, tvořeného jen minimálním počtem dřevěných podélníků a přepážek, k nimž byly uchyceny dvě samostatné předformované dýhové skořepiny. Obě byly zhotoveny ze dvou lepených vrstev třívrstvých dýhových pásků, každá o síle menší než 1mm a šířce okolo 90 mm. Proporce trupu zůstaly zachovány diagonálním kladením dvou výše cito-



*Zkušební pilot firmy Pfalz Stuckmann (vlevo) s ing. Schlegelem před strojem D.IIIa 8112/17.*

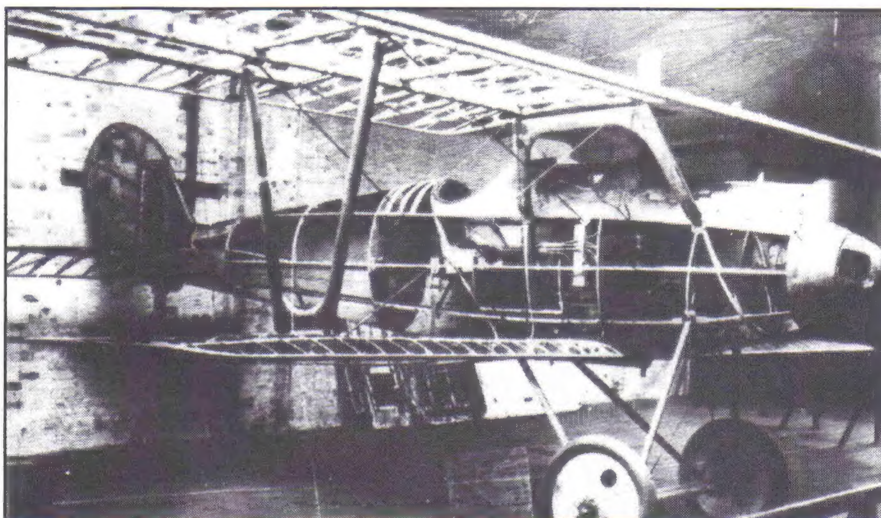
*Pfalz Co. test pilot Stuckmann (on the left) together with ing. Schlegel in front of the D. IIIa 8112/17.*

vaných „překližkových“ vrstev přes pomocný skelet v úhlech okolo 45° (technologie označovaná Němci jako „Wickelrumpf“, dávající trupu velké strukturální pevnosti). Vzniklé spoje byly ještě pro zpevnění přelepeny proužky plátna. Přelakovaný a vybroušený trup byl nakonec kompletně potažen plátnem a znovu silně lakován čirým lakem. Zcela posledním krokem pak byla povrchová úprava - viz dále.

Dokonalé aerodynamické proporce trupu pak doplňovalo plechové panelování 160.k motoru Mercedes D.III, resp. 180.k motoru Mercedes D.IIIa letounů Pfalz D.IIIa, z něhož vyčnívaly jen vrchní části hlav válců a typicky mohutné výfukové potrubí s potrubím vodním, vedoucím k chladiči motoru v pravé polovině centroplánu horní nosné plochy. Střední část laminované vrtule kryl malý vrtulový kužel, ve své přední části s malým kruhovým sploštěním. Ve snaze o dosažení nejmenšího čelního odporu se konstrukční tým firmy rozhodl u typu D.III pro zástavbu dvojice synchronizovaných kulometů vzor LMG 08/15 ráže 7,92 mm, včetně 500 kusů munice na zbraň, do trupu letounu. Kulomety byly umístěny z obou vnějších stran válců motoru tak, že jejich ústí vyčnívající z kapotáže motoru sahalo až k pátému válci. U letounů typu Pfalz D.IIIa, který těsně navazoval na svého předchůdce, však byly oba kulomety přemístěny na vrchní stranu trupu, do prostoru těsně před čelní štítek, jehož montáž byla velmi individuální. Za první stroj s přemístěnou výzbrojí na vrchní stranu trupu, jenž byl zároveň celkově modifikován na verzi D.IIIa, je považován letoun Pfalz D.III 4165/17. Hlavním důvodem k tomu, jak by se mohlo jevit, nebyla montážní nepřístupnost kulometů, ale letci byli přece jen zvyklí na jiný způsob zaměřování, které jim u D.III činilo jisté potíže.

Umístění výzbroje a větší jednodílná VOP s výškovkou bez aerodynamického odlehčení s více zaoblenými konci byla jediným vizuálním rozdílem mezi oběma téměř souběžně produkovanými stroji Pfalz D.III a D.IIIa. Konstantní hloubka a šípovité sešikmení konců křídel o nestejném rozpětí - to je základní geometrie nosných ploch typu Pfalz D.III. Později však jeho dolní křídlo doznalo celkové modifikace a šípovitě sešikmené konce byly zaobleny. Takto upravenou dolní nosnou plochou byla vybavena většina později vyrobených D.III, ale především pak všechny stroje Pfalz D.IIIa opouštějící výrobní halu. (Nicméně dokonalé zpracování obou křídel umožňovalo jejich vzájemnou výměnu mezi typy D.III i D.IIIa, což ocenil především technický personál v „poli“.)

Základem konstrukce jednodílné horní nosné plochy bez vzepětí byla dvojice torzních nosníků s odlehčenými překližkovými žebry. Centroplán křídla byl oboustranně



*D.III 4184/17 vystavený v Islingtonu v Londýně.*
*D. III 4184/17 displayed in London - Islington.*



*Kořistný Pfalz D.IIIa 8033/17 vystavený v Nancy.*
*Captured Pfalz D. IIIa 8033/17 on display at Nancy.*



*Pfalz D.IIIa a jeho pilot.*
*Pfalz D. IIIa and its pilot.*



*Pruhovaný Pfalz D.IIIa obklopený letci Fliegerabteilung A212.*
*Striped Pfalz D. IIIa surrounded by the airmen of the Fliegerabteilung A212.*




*Letecké eso Lt. Hans Böhning, velitel Jasta 79 před strojem D.IIIa 8170/17.*
*The ace Lt. Hans Böhning, commander of Jasta 79, in front of D. IIIa 8170/17.*

potažen překližkou s výřezem v pravé polovině pro chladič motoru Teves-Braunova typu. V levé polovině centroplánu pak byla instalována spádová nádržka paliva, do níž se benzín přiváděl z hlavní nádrže uchycené mezi oběma torzními nosníky dolní nosné plochy, prakticky shodné konstrukce s konstrukcí nosné plochy horní. Čelní pohled však kromě rozdílného rozpětí obou nosných ploch prozrazuje i 1° vzepětí té dolní. Balanční, aerodynamicky odlehčená křidélka byla instalována u obou typů Pfalz D.III i D.IIIa pouze na horním křídle. Jejich ovládání se dělo pomocí soustavy ocelových lanek, vedených přes kladky od řídící páky. (Zajímavé je, že ve snaze o dosažení co nejlehčí konstrukce a zajištění jejich bezchybné funkce bylo k vedení lanek vnitřní konstrukcí křídla použito papírových trubek!) Mnozí autoři popisující konstrukci křidélek uvádějí tuto jako svařovanou z ocelových trubek, podobně pak konstrukci výškovky a směrovky. Nebylo tomu tak docela, neboť jak balanční křidélka i výškovka měly kostru zhotovenou prokazatelně ze dřeva a potaženu plátnem. Pouze směrovka, jako jediná řídící plocha byla svařena z vybraných ocelových tenkostěnných trubek, bandážována a rovněž kryta plátěným potahem. Centroplán horní nosné plochy s trupem pojila dvojice vzpěr ve tvaru obráceného „U“, celý nosný systém pak byl vzájemně podepřen mezikřídelními vzpěrami tvaru „V“ a vyztužen ocelovými lanky. Vzpěry byly zhotoveny laminováním mnoha vrstev vybraného dřeva. Lanové mezikřídelní vyztužení typu D.IIIa se od svého předchůdce lišilo jedním přidaným lankem, vedoucím vždy od kořene zadní „V“ vzpěry k druhému vnějšímu žebru horní nosné plochy.

Klasické podvozkové vzpěry tvaru „V“ byly zhotoveny z ocelových trubek, přičemž pouze přední vzpěry ztužila křížem se protínající výztužná lana. Gumovými svazky odpružená osa podvozku nesla dvojici podvozkových kol o rozměrech 760 x 100 mm. Gumou byla rovněž odpružena jasanová ostruha.

*(pokračování příště)*

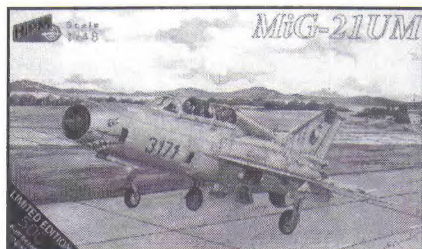
# ZÁSILKOVÁ SLUŽBA HaPM nabízí

## Jerevanská 3, 100 00 Praha 10

### HiPM (Česká republika)

**1:48 MiG-21UM 1125 Kč**

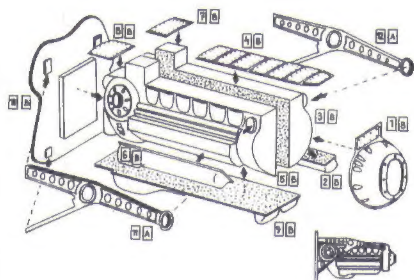
Kompletní stavebnice využívající výlisky OEZ Letohrad, doplněné novým resinovým trupem a dalšími díly. Leptané díly Eduard včetně kompletního interiéru. Obtiskový aršík umožňující stavbu české, finské nebo sovětské verze. Model je balen do klasické tvrdé krabičky. Celá výrobní série bude limitována 500 číslovanými stavebnicemi, z čehož bude k prodeji určeno asi 480 kusů.




### MBT (Slovensko)

resinový (epoxy) model pro Ju 87, Ju 88, He 111, S-199, CS-199 aj.

**1:48 motor Jumo 211F 69 Kč**



### NOVINKA! - Replicast (Slovensko)

resinový model s díly z bílého kovu, s obtisky a návodem v krabičce.

1:48 Messerschmitt Bf 109V1 610 Kč

### Eduard (Česká republika)

stříkané modely technologií short run, fotolepty, obtisky, krabička

| | | |
|---|---|---|
| 1:72 | Sopwith Baby | 199 Kč |
| 1:72 | Sopwith Schneider | 199 Kč |
| 1:48 | Fokker E.III | 279 Kč |
| 1:48 | Siemens-Schuckert D.III | 339 Kč |
| 1:48 | Fokker D.VIII | 339 Kč |
| 1:48 | Hansa Brandenburg D.I | 339 Kč |




**Obtisky:**

| | | |
|---|---|---|
| 1:48 | 001 Curtis H-75, MS406 | 87 Kč |
| 1:48 | 002 P-39, La5, La7 | 87 Kč |
| 1:48 | 003 P-39, La7, I16 | 87 Kč |
| 1:72 | 001 Sovětské P-39 | 87 Kč |
| 1:72 | 002 P-39, La5, La7, I-16 | 87 Kč |
| 1:72 | 003 Československá esa v RAF | 87 Kč |

### SECTER (Japonsko)

stříkané modely vysoké kvality

| | | |
|---|---|---|
| 1:48 | Fiat G.50bis | 795 Kč |
| 1:48 | Finský Fiat G.50 | 795 Kč |




**Karikatury vojáků 1:12**

| | |
|---|---|
| Waffen SS Soldier and ZB-26 | 375 Kč |
| US Army Infantrymen & Thompson M1A1 | 375 Kč |

### Repček (Slovensko)

resinové figurky v měřítku 1/32

| | | |
|---|---|---|
| 0101 | Pilot vrtulníku US Army | 35 Kč |
| 0201 | Technik letadla ČSLA | 35 Kč |
| 0202 | Pilot stíhacího letadla ČSLA | 35 Kč |

### VENTURA (Nový Zéland)

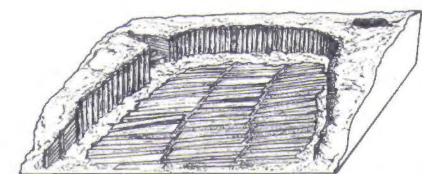
stříkaný model technologií short run s díly z bílého kovu

1:48 AVIA S 199 425 Kč




### Remi (Polsko) - vacuform

1:48 Stojánka polního letiště 89 Kč



### FINE MOLDS (Japonsko) klasické

stříkané modely vynikající kvality s kovovými díly z bílého kovu vyráběné v limitované sérii

| | | |
|---|---|---|
| 1:48 | D4Y2 Judy Bomber | 1340 Kč |
| 1:48 | D4Y3 Judy Bomber | 1340 Kč |
| 1:48 | A5M1 Claude fighter | 1129 Kč |
| 1:48 | D4Y2 Judy Suisei night fighter | 1340 Kč |
| 1:48 | Nakajima Ki-43II Ko Oscar | 910 Kč |
| 1:48 | Nakajima Ki-43III Otsu Oscar | 910 Kč |

**Všechny ceny jsou uvedeny bez poštovného.**



### INZERCE

**• Koupím modely firmy TRIMASTER 1/48.**

MA 07 Focke Wulf Fw 190 A-8/R 11 Nachtjäger
MA 08 Focke Wulf Fw 190 A-8/R 8 Rammjäger
MA 09 Focke Wulf Ta 152 H -1 with JUMO 213
MA Z Focke Wulf Ta 152 C

**Tel. 02/74 37 60 (9.00 - 15.00 hod.)**

**• Prodám modely firmy BANDAI 1/15.**

Sturmgeschütz iV 4500 Kč
Sdkfz. 165 Hummel 4500 Kč

**TAMIYA 1/16**

M4 Sherman 105 mm 6000 Kč

**Tel. 02/74 37 60 (9.00 - 15.00 hod.)**

• **Koupím modely:** T 34/85, SPG 1 Ho-Ni, Pz IV J (1/76 Fujimi), M4A3 (1/72 Esci). Adresu v ČR oznámím po obdržaní ponuky.
M. Šanoba, Suvorovova 22, 010 01 Žilina

Scout Car z fondu těžké techniky Historického ústavu AČR.
Scout Car from heavy vehicles section of the Institute for History of the Czech Army.




# Scout Car M 3A1

*Ing. Martin V. KOLLER,*
*Difrologický klub*

White M 3A1 Scout Car se řadí mezi nejznámější obrněná vozidla americké produkce z období druhé světové války. Sloužil na všech bojištích. Mezi vojáky se mu říkalo White Scout Car („vajt skout kar"). Vzhledem k pancéřování a osmičlenné osádce by bylo nejvhodnější označení obrněný transportér nebo obrněný automobil. Americké publikace jej však řadí mezi průzkumné automobily - Scout Carry. Tvar a rozměry korby připomínají kolopásová vozidla - Half Track-y řady M 2 až M 21, z nichž byla navíc část vyráběna stejnou firmou (White) a vybavena jejími motory White 160 AX.

Z hlediska našich čtenářů je vozidlo zajímavé nejen tím, že bylo používáno Čs. obrněnou brigádou na Západě (zhruba 24 kusy sloužily pro potřeby lékaře, proviantáka, zbrojířů a mechaniků) a americkými jednotkami v jihozápadních Čechách, ale v jednom kuse se vyskytuje i v depozitáři Historického ústavu AČR. Podařilo se je přes notný nezájem ředitelství Vojenského muzea jako jednu z mála realizovaných výměn získat od Královského muzea v Bruselu. Bylo prezentováno v roce 1991 v Plzni a v Praze. Vozidlo je pojízdné a velmi dobře zrestaurované dobrovolnými pracovníky Královského muzea manželi Erikou a Robertem Spenick d'Herde. Jak je vidět, nemá Královské muzeum nouzi o dobrovolné pracovníky, ale také o sponzory, mezi něž patří např. i u nás dobře známá společnost Delvita. Zájem o historii vlastní země a její prezentace je prestižní záležitostí těch, kteří ve vyspělých zemích chtějí něco znamenat. Lze jen popřát novému vedení Historického ústavu AČR mnoho úspěchů v boji za znovuzískání prestiže, kterou tato instituce ztratila díky své politické minulosti, nezájmu, neschopnosti a nekooperativnosti části vedoucích pracovníků.

Počátky vývoje vozidla M 3A1 spadají do poloviny třicátých let. Americká armáda měla v té době ještě málo početné obrněné jednotky. Bylo to dáno jednak úspornou politikou vlády, jednak isolacionismem snad ještě tvrdším než britská „splendid isolation". Pro bojové akce více méně policejního charakteru se předpokládalo použití především kolových obrněných vozidel, která byla výrobně nejlevnější. To bylo dáno vysoce komerčním přístupem



White Scout Car M1 (T-7).

vývojových oddělení amerických firem, které měly zájem na maximálním využití zavedených a unifikovaných dílů různých sériově vyráběných automobilů. Širokou plejádu vyvíjených, zkoušených a do sériové výroby nezavedených průzkumných automobilů by i nezkušený pozorovatel označil nejspíše za dodatečně opancéřované a vyzbrojené limuzíny, vhodné především k potírání gangsterů.

Za vzhledově nejbližšího předchůdce typu M 3 lze označit typ A 7SC4 firmy Marmon Herrington z Indianopolis ve státě Indiana vyvíjený od roku 1931 a v malé sérii vyráběný v roce 1935 na export.

Jako první vozidlo určené pro vojenskou průzkumnou činnost vyrobené v USA, označují prameny typ T 7 firmy White Motor Company z Clevelandu ve státě Ohio vyvíjený od roku 1934. Nesl vojenské označení Scout Car M 1. Šasi bylo převzato z 1,5 t nákladního automobilu Indiana 4x4 Model 12x4. Pohon obstarával motor Hercules L, používaný v modernizované formě u všech dalších variant Scout Carrů. Převodovka Brown Lipe a rozvodovka Wisconsin byly běžné komerční typy. Výzbroj tvořily dva kulomety ráže 12,7 mm a 7,62 mm. Pancéřová korba z plechů o tloušťce 6 mm, otevřená shora měla délku 4,2 m. Celková hmotnost byla 3,5 t.

Od konce roku 1937 probíhaly zkoušky vylepšeného typu M 2 a později M 2A1 ve vojenském arzenálu na Rock Islandu. Vozidlo se již příliš nelišilo od válečného Scouta. Použit byl motor Hercules JXD s výkonem o 20 % vyšším.

Typ M 3 z roku 1939 se lišil instalací rámu umožňujícího posun kulometných lafet po obvodu prostoru osádky pro zabezpečení kruhového obstřelu.

Výsledný, sériově vyráběný model M 3A1 předvedený v roce 1939 měl o dalších 25 % zvýšený výkon motoru a celková hmotnost vzrostla na 4,5 t. Na předku korby se objevil odpružený válec určený k snadnějšímu překonávání písečných dun a jiných terénních překážek. Sériová výroba byla zahájena v roce 1940. Vozidlo bylo používáno jako velitelské; nejslavnějším uživatelem byl generál George Patton v Tunisu, průzkumné, dopravní, zdravotnické, logistické, spojovací atp. V průběhu války proběhly zkoušky použití vznětového motoru Buda ve výzkumném středisku v Aberdeenu bez úspěchu. Aberdeen je dnes největším americkým muzeem obrněné techniky. Podle západních pramenů bylo v období 1941 až 1944 vyrobeno téměř 21 000 kusů; špičkový odborník J. Magnuski žijící ve Varšavě uvádí 16 438 kusů základní verze. Převážná většina byla používána americkou armádou. Značné množství používaly britská a kanadská ar-



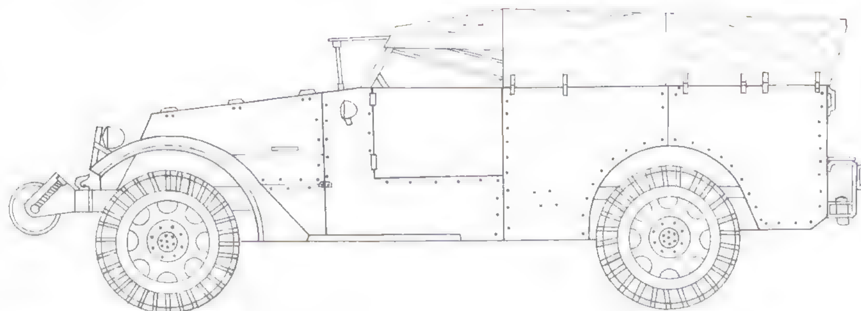
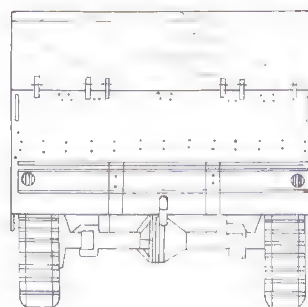
*Boční pohled.*
*Side view.*



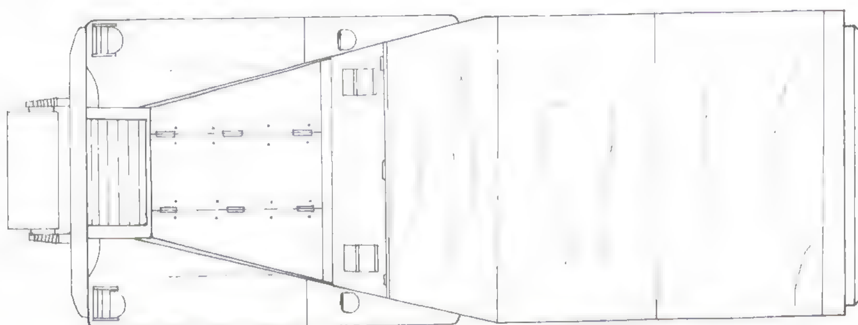
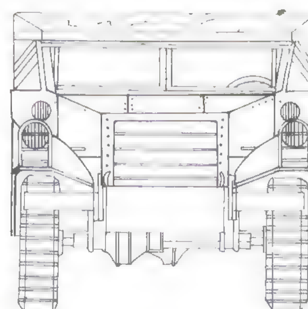

*Scout Car Rudé armády v Praze.*
*Red Army Scout Car in Prague*



*Scouty přestavěné izraelským Zahalem.*
*Scouts rebuilt by the Israeli Zahal.*

M3A1 M 1:50




*Detail čela korby se žaluziemi a světly.*
*Detail of hull front with the grill and lights.*



*Prostor osádky.*
*Crew compartment.*

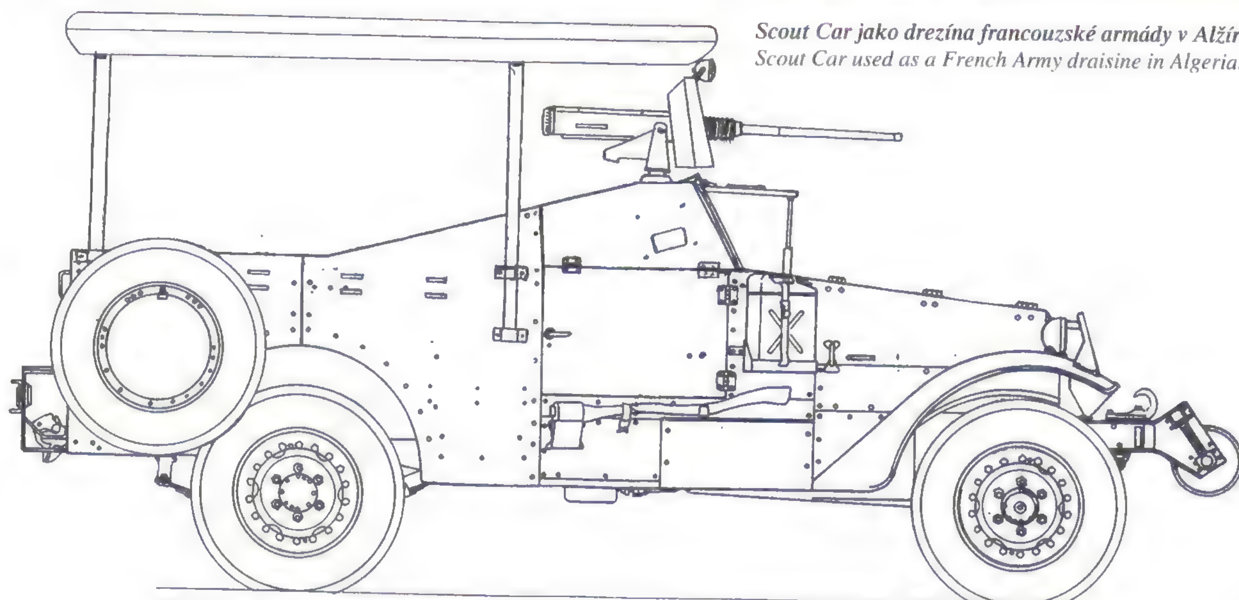
máda. V rámci Lend Lease bylo 3340 kusů předáno do bývalého SSSR a v rámci Rudé armády dojely některé až do Prahy. Několik kusů bylo předáno Polské lidové armádě formované v SSSR, která je používala do roku 1947. V poválečném období byly Scout Carry ve výzbroji Austrálie, Belgie, Francie, Chile, Itálie, Izraele, Jižního Vietnamu, Kanady, Konga, Libérie, Laosu, Mexika, Peru, Řecka, Španělska, Turecka, USA, V. Británie.

V Británii byla v roce 1947 provedena přestavba na tzv. Sonic Scouty k vizuálnímu a zvukovému zastírání. Sloužily u 60. speciální squadrony královských ženistů. Australské spojovací Scouty měly zvýšený pancíř v zadní části korby skloněný dovnitř a teleskopickou anténu. Francouzská armáda používala Scouty v průběhu války v Alžíru mimo jiné jako obrněné drezíny. Vnitřní strany kol byly opatřeny ocelovými deskami proti bočnímu sklouznutí kol s plnými pneumatikami z kolejnic. Prostor osádky byl shora kryt plechovou střechou na nosnících a velkorážný kulomet opatřen pancéřovým štítem.

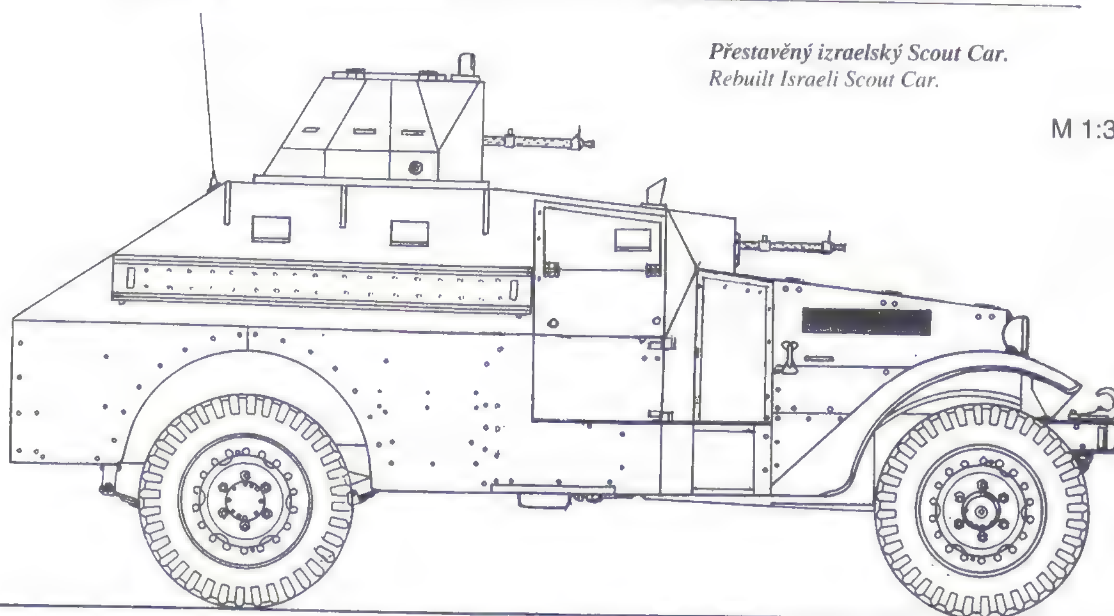
Největší přestavby se Scouty dočkaly v Izraeli. U několika desítek M 3A1 byl pancíř doplněn do tvaru uzavřené korby připomínající jihoafrický Marmon Herrington Mark II a vybaven věžičkou a německými kulomety MG 34. Standardní model používala donedávna izraelská pohraniční policie.

Technicky se jedná o osmimístné kolové obrněné vozidlo 4 x 4. Základ tvoří klasický rám, na němž jsou upevněny hnací soustava a pancéřová korba.

Šestiválcový, řadový, zážehový motor Hercules JXD o objemu 5235 cm³ a výkonu 81 kW při 3000 ot/min pohání přes suchou, jednokotoučovou spojku, čtyřstupňovou převodovku s jedním stupněm vzad a dvoustupňovou převodovku a rozvodovky zadní a v případě potřeby i přední pár kol, opatřených bubnovými hydraulickými brzdami. Přední i zadní náprava jsou tuhé, odpružené listovými pery a pákovými hydraulickými tlumiči. Disky jsou osazeny plnými pneumatikami. Pancéřová korba je vyrobena z rovných ocelových plechů našroubovaných na profilovaných nosnících. Čelní pancíř má tloušťku 12,5 mm, boční a zadní 6,4 mm. Chladič kryjí čtyři

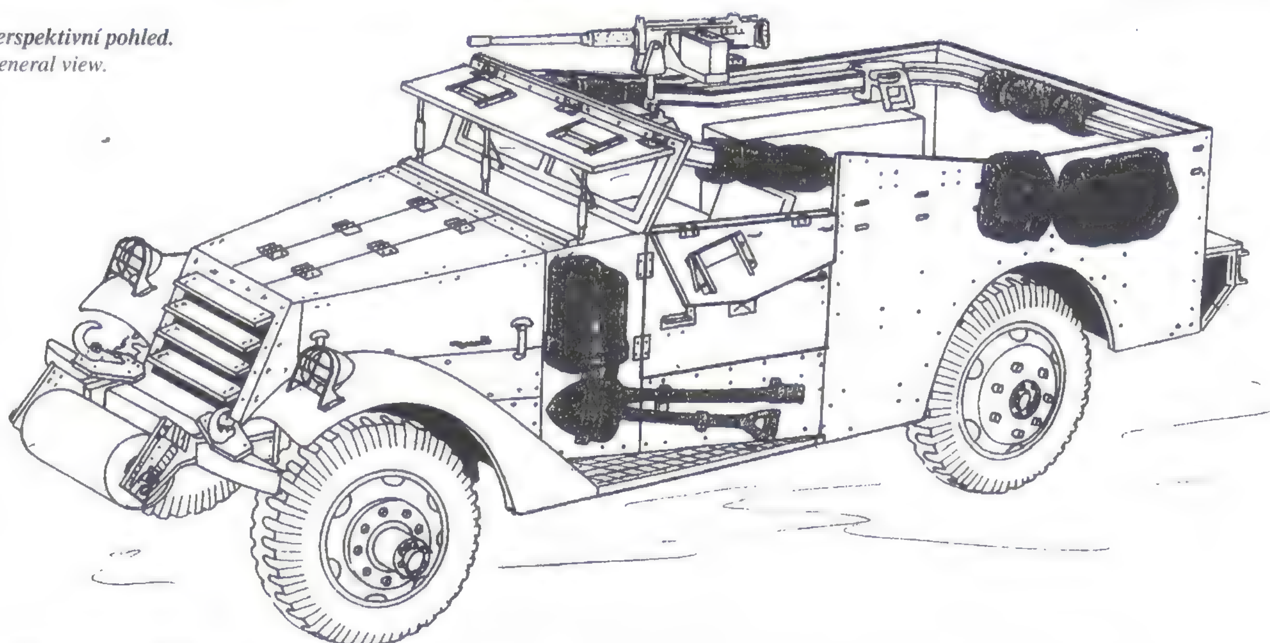


***Scout Car jako drezína francouzské armády v Alžírsku.***
*Scout Car used as a French Army draisine in Algeria.*

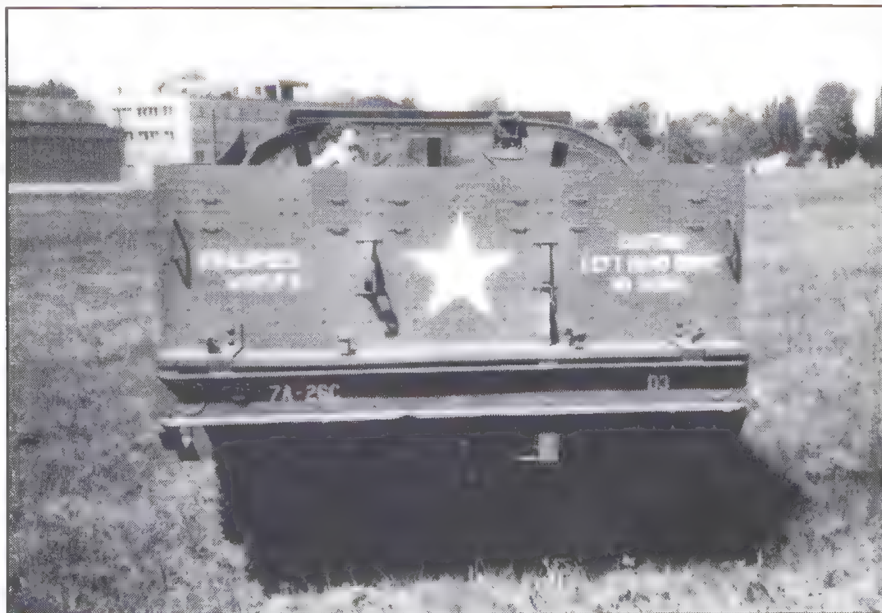


***Přestavěný izraelský Scout Car.***
*Rebuilt Israeli Scout Car.*

M 1:35



***Perspektivní pohled.***
*General view.*

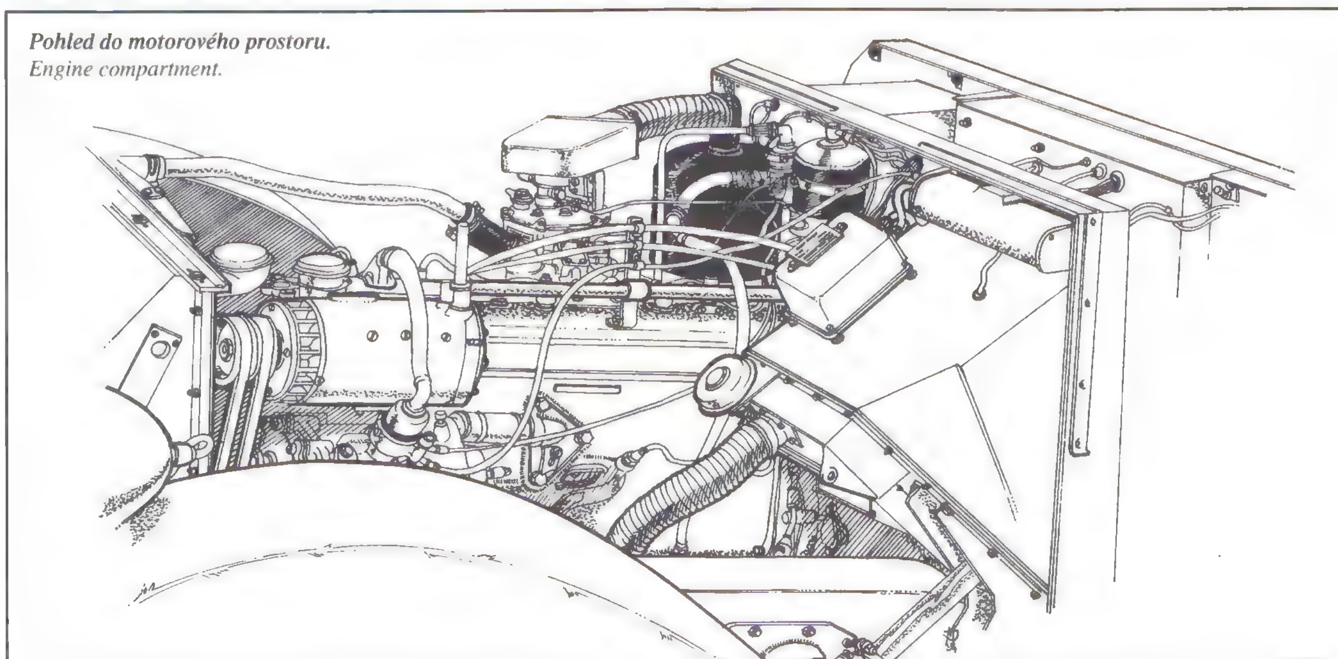

Pohled na záď vozidla. Rear view.

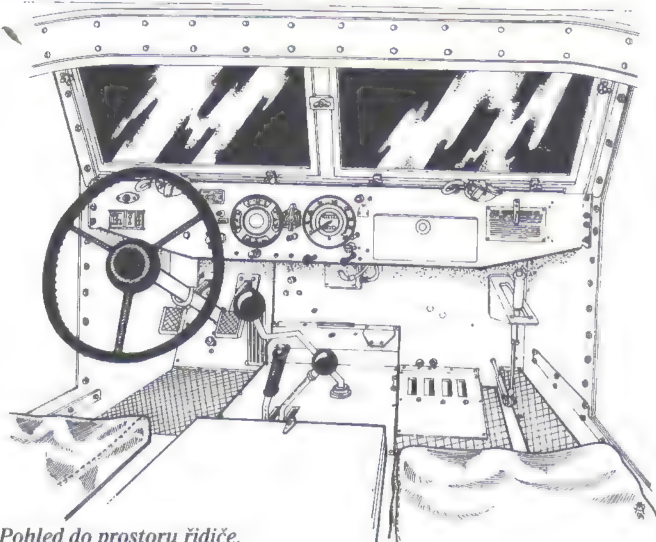

**Model britského poválečného Sonic Scoutu.**
*A model of the British post-war Sonic Scout.*

sklopné žaluzie. Kryty motoru tvořené částečně bočním a horním pancířem lze vyklopit vzhůru. Okna v pancéřovém čelním štítu před řidičem a velitelem lze zakrýt pancéřovou deskou s průzory. Dveře velitele a řidiče se otevírají vpřed a mají sklopnou horní část, opatřenou rovněž průzory. V prostoru osádky jsou sedačky pro velitele, řidiče a šest dalších osob a dvě velké skříňky na materiál. Kolem prostoru osádky vede rám, sloužící k pohyblivému vedení lafet kulometů. Výzbroj tvoří obvykle kulomety M2HB ráže 12,7 mm a Browning M 1917 ráže 7,62 mm. Stejné kulomety byly v některých případech instalovány na trojnožkách a došlo rovněž k použití kulometů M 1919 ráže 7,62 mm. Nad prostorem osádky lze v případě nepohody vztyčit pomocí kovového rámu plachtový kryt, opatřený vzadu dvěma okénky z průhledné plastické hmoty. Výstroj tvoří sekera, krumpáč, rýč, dva kanystry a maskovací síť. Se Scouty se jako s většinou kolových obrněných vozidel nepojí hrdinské historky. V poválečném období byly používány v řadě regionálních konfliktů. V současné době jsou vyhledávány sběrateli vojenských veteránů pro nenáročnou obsluhu a možnost bezproblémového přesunu po komunikacích.

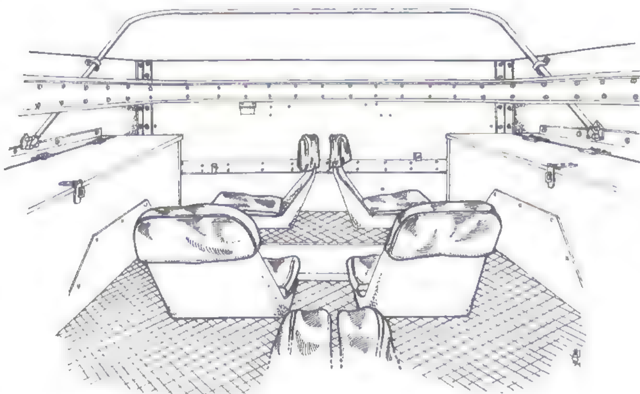
V oblasti taktickotechnických dat jsou mezi různými prameny disproporce, takže uvádím ty, které se nejvíce shodují.

| | |
|---|---|
| Hmotnost | 4,5 až 6 t |
| Rozměry | 5620 x 2040 x 2200 mm |
| Pancéřování | 6,4 až 12,7 mm |
| Rychlost | 89 km/h |
| Nádrže | 120 l |
| Spotřeba | 33 l /100 km |
| Dojezd | 400 km |
| Brod | 710 mm |

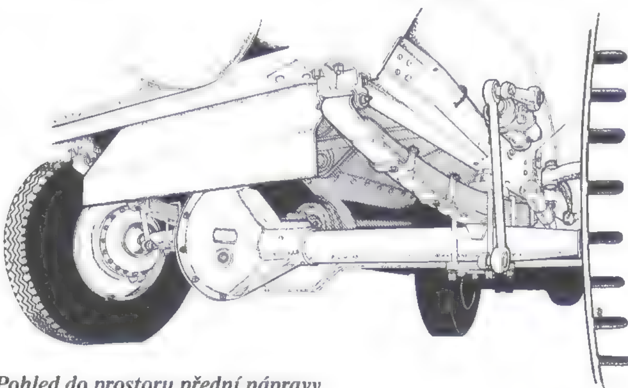

**Pohled do motorového prostoru.**
*Engine compartment.*



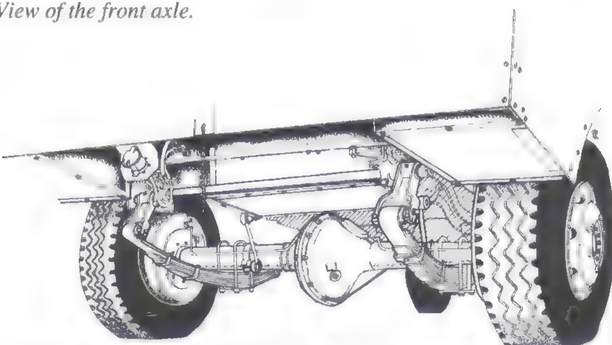
**Pohled do prostoru řidiče.**
*Driver's compartment.*



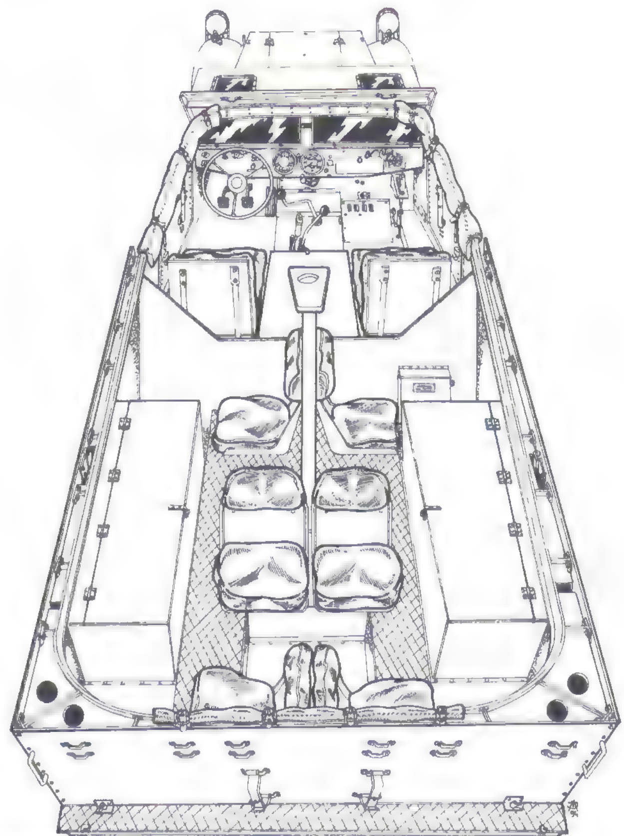
**Pohled do prostoru osádky.**
*View into the crew compartment.*



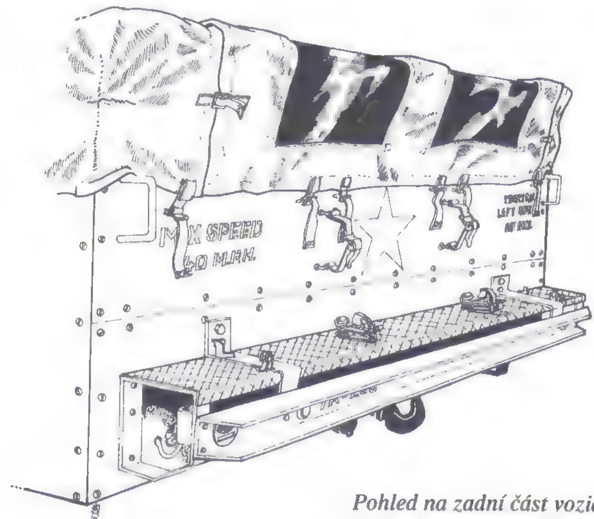
**Pohled do prostoru přední nápravy.**
*View of the front axle.*



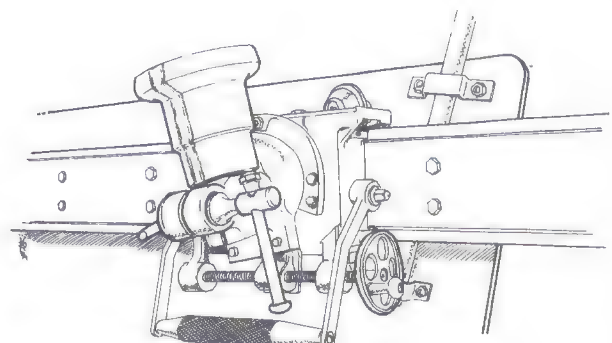
**Pohled do prostoru zadní nápravy.**
*View of the rear axle.*



**Pohled shora do interiéru.**
*The interior viewed from above.*



**Pohled na zadní část vozidla.**
*Rear part of the vehicle.*



**Posuvný držák kulometu.**
*Sliding machine gun mount.*

# Jak se šlechtí plech



„A který z vás je Pink?" zpívá se v jedné písni skupiny Pink Floyd, a stejně tak jsem i já odjížděl do Mostu s úmyslem získat odpověď na otázku: „Který z vás je Eduard?"

Firma sídlí pod napodobeninou hradní věže, jež se tyčí na krásném lávovém kopečku a kontrastuje s druhým vrchem obklopeném betonem města Most. Společnosti patří celá hezká bílá budova, dříve škola. Je to dobře, protože uvnitř je světlo a veselo.

Kdo je Eduard jsem se nedozvěděl, to musím přiznat hned na začátku. Zato jsem na exkurzi vedené panem Šulcem - spolumajitelem firmy - viděl, jak elegantně se změní pás načervenalého plechu na titěrná zpětná zrcátka do phantoma. Dělá se to takhle: nejdřív hodně silný pán ten plech nakrájí velkou naprosto ruční pákovou řezačkou na velké čtverce. Jiný silný pán plech dokonale vyčistí. Kousky se odnesou za závěs do místnosti, která má žlutá okna, a tam se na ně nažehlí namodralá fólie citlivá na ultrafialové světlo. Několik takových plechů se položí na velký stůl. K jeho skleněné ploše se přicucnou vývěvou a posvítí se na ně zespoda zvláštní hodně silnou zářivkou (proto foto-lept). Fíglem, který je firemním tajemstvím, se totéž provede na správném místě druhé strany. Nasvícené kousky se vyvolají na částečně svépomocně vyrobené lince podobně jako film a při tom odplave to osvětlené. Na další lince se kyselinou plech leptá (proto foto-lept) tam, kde už ho teď nechrání fólie. Pak se rozpustí zbytek fólie, plechy se zkontrolují a ve zvláštní lázni očistí. Stále ještě jsou to plochy asi dvacetkrát větší, než známe z obalu. Teprve teď je paní rozseká na jednotlivé konečné výrobky. Jiná paní nebo pán k nim poskládají návod a vsunou je do igelitového pytlíku. Nic to není, že?

„V roce 1989, když se poprvé dovolilo podnikání, i když hodně omezené, jsme se chodili ptát tady do výrobny tištěných spojů, jak mají udělanou linku. Smáli se nám, že si chceme doma udělat jejich miliónové zařízení. O dva roky později, když je rušili, jsme něco z jejich vybavení vykoupili, ale většina toho vlastního nám posloužila líp," vyprávěl pan Šulc nad svítícím stolem. V domě vůbec vládne kutilská preciznost; ve sklepě mají čističku odpadní vody vlastní konstrukce a výroby, z jejíhož odtoku je hygienik ochoten pít (dobrá, skoro ochoten). Ovšem zařízení má nějaké administrativní nedostatky...

Linka, která začíná rolí plechu a končí malým balíčkem, je vlastně jen jednou stranou jakéhosi výrobního ypsilon. Jeho druhou pomyslnou nožičku tvoří příprava. Jejím zázemím je dobře uspořádaný archív a počítačové pracovní stanice s elitními programy Autocad k návrhu fotošablon. Návody se dělají na Corel Draw.

„Existuje jistá představa, na které modely by se mohly vytvořit sady. Máme několik konstruktérů, kteří se specializují na techniku různého druhu a období, a ti hodně přicházejí s návrhy. Pak se obstará kit, měří se a začne se kreslit."

Co děláte, když se dostane do rozporu modelové zpracování a uspořádání modelu - třeba když se do něj věrně zpracovaná přístrojová deska nevejde? „Snažíme se najít kompromis, což někdy není jednoduché. V zásadě ale sada patří ke konkrétnímu kitu, a i tam mohou být potřeba úpravy. V jiném modelu už mohou být potíže větší, a to už můžeme čekat dopis od modeláře, jak že jsme to ty lepty udělali, že vůbec nesednou."

Setkal jsem se s názorem, že někdy jsou ve vašich sadách díly, které se vlastně na zpracování plochým „plechem" ani nehodí, třeba kniply nebo celá tlaková láhev v pilotním prostoru vašeho eindeckera. „Naší filosofií je dodat modeláři všechny díly, které by se mu snad mohly hodit a které současnými technologiemi z plastiku vůbec lisovat nejdou nebo vycházejí nekvalitní. Ano, knipl z leptu je plochý. Ale když ho natřete hodně hustou barvou, tak máte po problému (to se týká i vzpěr dvouplošníků, navíc u řady letounů jsou skutečně velice tenké). Ostatně v budoucnosti vůbec budou naše díly z trochu silnějšího plechu, což usnadní zpracování. Navíc nezapomínejte, že na takové detaily uvnitř kabiny vidíte většinou jen jedním okem, takže nemáte prostorové vidění. Zkuste si to na těch plochých, většinou to ani nepoznáte."

Přiznám se, že to mě vůbec nenapadlo. Je ale mnoho modelářů, kteří si dávají práci i s vybavením, které určitě vidět nebude - někdy jim také vychází vstříc výrobce kitu, viz třeba toaletní papír v KC-135. „Ano, ale jak jsem říkal, každý si může vybrat, kterou cestou chce jít, a že si ze sady vybere to, co mu sedí. Proto také jsou naše současné sady v porovnání s minulostí všeobecně bohatší - a mimochodem myslím si, že toto všeobecné rozšíření se nám navíc podařilo za slušnou cenu."

Nestálo by za to vaše velké zkušenosti s prací s díly nějak zákazníkům sdělit? Třeba by je přešly některé zbytečné obavy. „Připravujeme takový letáček, který budeme do sad přikládat a kde by byly různé tipy a rady. Navíc nové nápady se objevují pořád - třeba proto, že díly expedujeme odmaštěné, nenapadlo nás radit modelářům, aby je před barvením ještě odmastili, ale vhodné to je, protože při zpracování je pokryje mastný film z prstů a barva na nich drží ještě hůř než normálně. Těch nápadů bude určitě víc."

Všichni, kdo sledují modelářský trh vědí, že Eduard nejsou jen lepty. Jaký je zájem o modely letadel z první války? „Zájem je o všechno, co se uvede nějakým novým způsobem a také o čem se dá dočíst v odborném tisku. Poslední nové čtvrtky letadel z první války vznikly někdy v sedmdesátých letech. Od té doby se kupodivu objevilo i dost nových podkladů, takže ty modely jsou zastaralé nejen technologií výroby. Zájem v zahraničí o první naše kity



byl velký - i když nejsou na stavbu úplně jednoduché a ani to nebyly ty nejznámější typy - ale co nás opravdu překvapilo, byl velký zájem u nás. Takže předpokládáme, že se pomalu propracujeme přes zajímavé typy okrajové k zajímavým typům nosným. Nemělo by to trvat dlouho; Fokker D VIII rozhodně okrajový není a přijde na řadu brzy. Teď se dodělává Pfalz D III a Brandenburg D I."

Ptám se na své oblíbené dvaasedmdesátiny. „I když ty první sopwithy se prodávaly dobře, budou spíš výjimkou - plánujeme například Fokker D VIII a Breguet XI. Budeme budovat především čtvrtkovou řadu."

Dílnička, ve které vznikají předlohy pro výrobu modelů, je vyzdobená relikviemi socialismu. Nejpodstatnější je tu běžný kitařský pracovní stůl, zavalený nářadím, lahvičkami a haraburdím vůbec. A tady znovu ten zázrak, který už jsem viděl před tím na trase mezi cívkou z válcovny a balíčkem ve skladu: vzniká tu z ničeho něco. To něco tentokrát vypadá jako kit, ale je to KIT, kit-táta, který nesmí mít vůbec žádnou vadu, protože by ji pak měly všechny jeho děti. Modely Eduard jsou jinak dobrým příkladem spolupráce tří velikánů našeho kitařského průmyslu. Vždyť není tajemstvím, že plastikové výlisky ani obtisky nevznikají v Mostě.

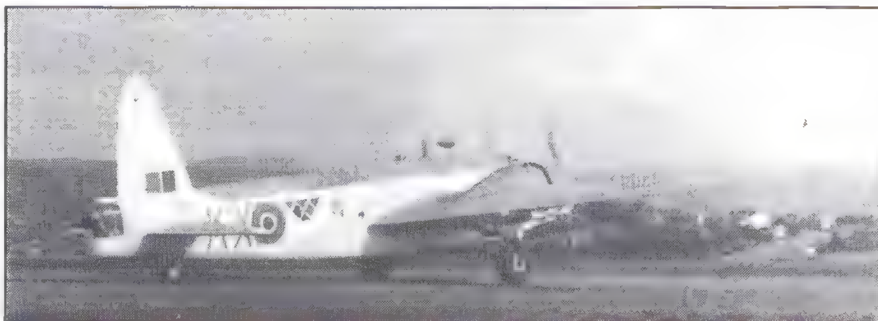
Obtisky... jak je to s touto třetí řadou výrobků? „Ty budou vznikat dál v obou měřítkách."

Zadáváte i zpracování přípravy nebo jen tisk? „Dodáváme kompletní přípravu, náš partner je jen tiskne." Obtisky jsou precizní, jsou ale snad až příliš tenké. I když dokonale přilnou, není legrace honit po celém trupu zmuchlaný znak. „Víme o tom a už jsme jednali o možnosti na tloušťce trochu přidat."

Ještě jsem toho viděl a slyšel pod kopcem s hradem mnoho. Sopwithy ve vitrínce mají na kulometech spouště a na plovácích letokruhy (pan Pádár stavěl ukázkových modelů dvacet jen od tohoto typu). Medaile Model Fan z norimberského veletrhu za sérii kovových dílů je větší, než jsem si představoval. Za Fokker E III dostali v americkém časopise Military Model Preview uvádějícím nové výrobky skoro všechny dosažitelné hvězdičky a měli z toho opravdovou radost, i když o tom skoro nemluvili. Všichni byli milí a nikdo nikam nepospíchal. Když jsem vyjádřil nedůvěru k pohoštění bylinkovým zdravotním čajem, nabídli mi gynekologický, protože ten mi přece ublížit nemůže. Zapomněl jsem se také zeptat, který je Eduard, ale to nevadí. Já to vím. Eduardi jsou tam určitě všichni.

*(Jiří Lízler)*





# Lovci nad Atlantikem

*Jiří Rajlich, Jiří Sehnal*

Nejdelší bitvou 2. světové války byla bezesporu bitva o Atlantik. Trvala prakticky celých šest let. Do bojů proti německým ponorkám, vážně narušujícím spojenecký lodní provoz, nezanedbatelnou měrou zasáhlo pobřežní letectvo (Coastal Command) RAF, provádějící prakticky každodenně hlídkovou činnost nad nedozírnými prostorami Atlantiku. Při vlastní ztrátě asi 740 letounů se tomuto svazku podařilo potopit kolem 220 německých a italských ponorek. Do této kampaně pozoruhodným způsobem zasáhla i 311. bombardovací peruť. Během svého působení u Coastal Command vypátrala kromě celé řady povrchových plavidel i 45 ponorek a na celou řadu z nich provedla velmi zdařilé útoky. Podle poválečných zkoumání její Wellingtony a Liberátory potopily, nebo se podílely na potopení celkem pěti ponorek (U-578, U-966, U-971, U-1060 a U-3523) a šestou (U-106) poškodily. Vzhledem k omezenému prostoru se nemůžeme této tématice věnovat v celé její šíři. Omezujeme se proto alespoň na stručné zmapování zmíněných úspěšných zásahů.

25. 7. 1942 vyplula z přístavu Lorient ve Francii na svou sedmou výpravu ponorka U-106 (typ XB) pod velením Kapitanleutnanta Hermanna Rasche. Nezpozorována plula dva dny až do 27. 7., kdy ji v 15.30 h v Biskajském zálivu (poloha 46.25 N, 09.28 W) spatřila vynořenou osádka Wellingtonu Mk. IC DV664 (KX-A) od 311. perutě, která vzlétla na obvyklou protiponorkovou patrolu z letiště Talbenny v 09.18 h. S/Ldr Josef Stránský se svou osádkou ji spatřil na vzdálenost 3 km plující v protisměru a okamžitě se na ni vrhl jako jestřáb. U-106 se ani nepokusila o ponoření, ale začala manévrovat a zahájila palbu z můstku. Z patnáctimetrové výšky shodil Stránský tři hlubinné nálože a zároveň přední střelec zahájil palbu na tříčlennou obsluhu protiletadlového kanónu, kterou zneškodnil. Nálože explodovaly asi v sedmimetrové hloubce a na hladině, kousek od ponorky, se zvedly pětadvacetimetrové vodní gejzíry. U-106 se zastavila, když Stránský z pouhých tří metrů shodil další dvě nálože, z nichž jedna vybuchla přímo u boku plavidla. U-106 se potopila a zmizela pod hladinou. Zůstala po ní pouze velká šedo-zelená olejová skvrna na hladině...

Jak vyšlo teprve později najevo, těžce poškozená U-106 se rychlostí 1 uzlu dovlekla do přístavu St. Nazaire, kde se musela podrobit důkladné opravě. Na svou poslední, desátou výpravu se vydala 29. 7. 1943, ale už se z ní nevrátila definitivně. 2. 8. 1943 padla za oběť Sunderlandům od 228. perutě RAF a 461. perutě RCAF.

37 ze 40 mužů její osádky, včetně kapitána Oberleutnanta Wolfdietricha Damerowa bylo zachráněno a padlo do zajetí. Do té doby ji padlo za oběť 20 spojeneckých plavidel.

S/Ldr J. Stránský zahynul nad Francií v noci 21. 6. 1944 jako velitel letky u 21. perutě na Mosquitu FB.Mk.VI NT182.

Prvním potvrzeným „úlovkem" 311. perutě byla ponorka U-578 (typ VIIC). Vítězem se 10. 8. 1942 stal Wellington Mk.IC HF922 (KX-H) s osádkou F/O Josefa Nývlta, jenž vzlétl na rutinní protiponorkovou hlídku z Talbenny v 11.05 h. Ve 14.40 h Nývlt spatřil na hladině Biskaje vynořenou ponorku a neprodleně zaútočil. Ani v tomto případě se plavidlo nestačilo ponořit. V piké shodil Nývlt trojici náloží, které explodovaly 3, 8 a 20 m od ponorky. I v tomto případě přední střelec zahájil palbu na tříčlennou obsluhu kanónu na můstku, která se srdnatě bránila. Na potápějící se U-578 zaútočil Nývlt znovu a shodil zbylé tři nálože, z nichž jedna explodovala přesně v místě, kde se ponorka potopila definitivně. Když po útoku stroj kroužil nad místem střetnutí, spatřila osádka více než třicetimetrovou olejovou skvrnu na povrchu moře. Po půlhodině se tato skvrna zvětšila až do průměru 50 m.

Tak skončila čtvrtá a poslední atlantická výprava ponorky U-578, která byla postavena firmou Blohm a Voss v Hamburku a spuštěna na vodu v květnu 1941. Na svou poslední misi vyplula 6. 8. 1942 ze St. Nazaire pod velením Korvettenkapitana Rehwinkela. Od své první výpravy v lednu 1942 potopila sedm lodí, ale to bylo vše. Pod Nývltovými pumami našla svůj hrob v poloze 45.59 N, 07.44 W, tj. v Biskajském zálivu severně od mysu Ortegal.

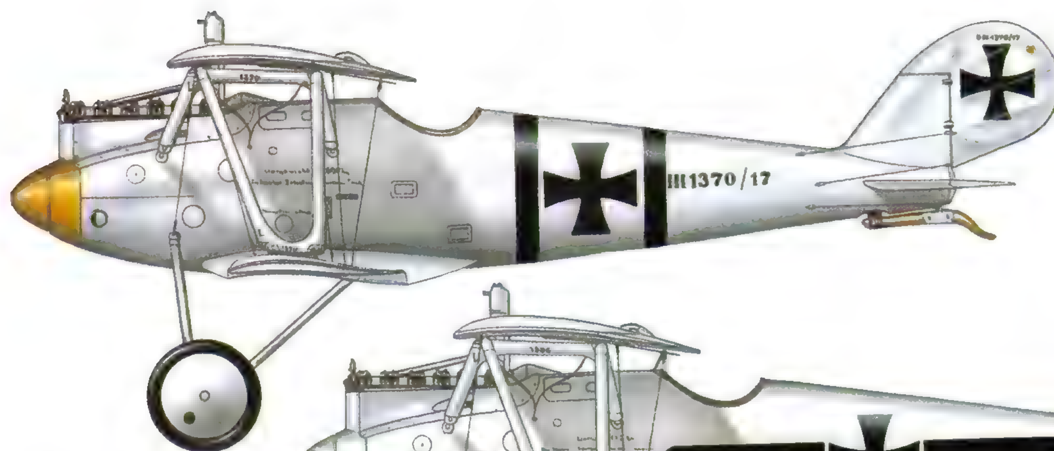
I F/Lt J. Nývlt s osádkou zaplatil svou daň službě u Coastal Command. Dne 15. 9. 1942 se jeho Wellington Mk.IC HD892 (KX-Y) nevrátil z další patroly. Jak se později ukázalo, stroj byl sestřelen dálkovým stíhačem Junkers Ju 88C-6 pilotovaným Leutnantem Deuperem od útvaru V(Z)/KG 40 ze základny Lorient. Nikdo z osádky nevyvázl...

Dne 5. 10. 1943 vyplula z Trondheimu v Norsku na svou první výpravu ponorka U-966 (typ VIIC) pod velením Oberleutnanta Ekkerharda Wolfa. Plavidlo postavila rovněž firma Blohm a Voss v Hamburku a na vodu jej spustila 14. 1. 1943. Dne 10. 11. 1943 v 04.09 h ji v Biskaji objevil Wellington od 612. peruti pilotovaný W/O Ianem Gunnem. Shodil na ni šest náloží, ale ty byly „krátké".

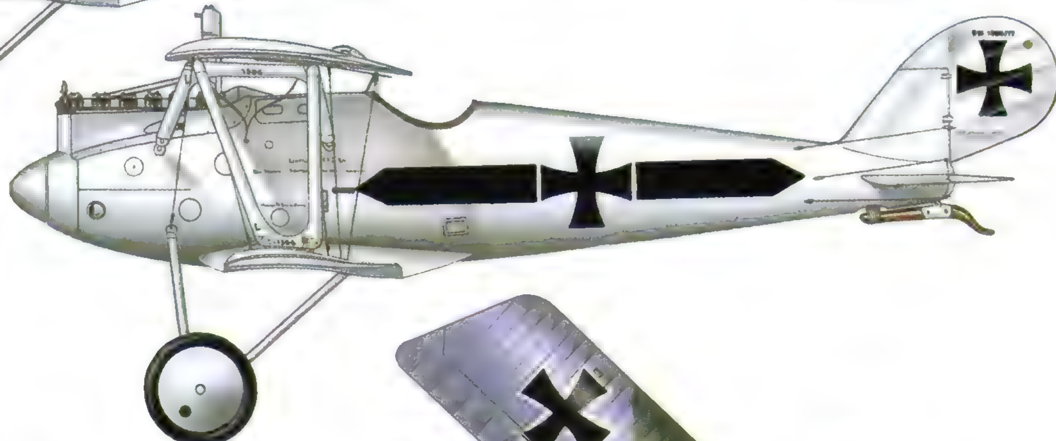
Po vzájemné výměně palby se U-966 ponořila a zmizela. Nouzové volání ponorky v pozici 44.39 N, 09.08 W však zachytil Liberátor od americké perutě VPB 103 USN pilotovaný Lt. K. L. Wrightem. V 11.40 ji zachytil jeho radiolokátor a zakrátko na ni zaútočil. Vysypal na ni své nálože a ostřeloval ji z palubních zbraní. U-Boot s ponořenou zádí začal za sebou zanechávat olejovou skvrnu a jeden námořník z obsluhy protiletadlového kanónu zůstal viset mrtev přes zábradlí můstku. Krátce na to se na scéně objevil i jiný Liberátor od perutě VPB 110 USN, za jehož řízením seděl Lt. J. A. Parrish. Ponorka se začala opět bránit, když se na ni Liberátor vrhl ze slunce. Svrhl šest nálo-



*Liberator GR. Mk. VI FL941 (F) z výzbroje „třistajedenáctky".*
*Liberator GR Mk. VI FL941 (F) belonging to the No 311 Squadron.*




*V červenci 1917 se u Jasta 10 objevily první Pfalzy D III, se stříbrošedým nátěrem. Stroj 1370/17 testoval v této podobě (žlutý předek — označení jednotky, černé pruhy na trupu) Lt. Werner Voss (48 vítězství, Pour le Mérite). Později s tímto Pfalzem létalo další eso, Lt. Hans Weiss a 27. 12. 1917 byl v jeho kokpitu donucen k přistání Brity a zajat Vzfw. Hecht, ale to již s pozměněným markingem.*



*Pfalz D III 1386/17 s nímž u Jasta 22 létal a 3. dubna 1918 zvítězil nad strojem Sopwith Camel Lt. Alfred Lenz. Standardní zbarvení doplňuje černé osobní označení na trupu, horním křídle a VOP.*








*Lt. Alois Heldmann létal u Jasta 10 s kamuflovaným strojem D III 1395/17. Kamufláž tvoří tmavě zelená a světle fialová (Mauve) barva na horních a bočních plochách. Spodní plochy jsou natřeny standardní „hliníkovou" barvou. Kříže jsou na natřených plochách bíle lemovány.*




*Během září 1917 používal Pfalze D III 1396/17 Oblt. Oscar von Boenigk, eso Jasta 4. Ocas letounu je natřen světlejší modrou barvou, trup je obtočen černým pásem — označení jednotky.*




# Ďáb
## z Českých B

Dnes Vám představujeme opět jednu zajímavou, netypickou kamufláž MiGu 23MF českého letectva.

V červnu letošního roku oslavili příslušníci 1. stíhacího leteckého pluku dislokovaného v Českých Budějovicích 50. výročí vzniku svého útvaru. Součástí oslav výročí vzniku pluku byl i letecký den, který se konal na letišti v Českých Budějovicích v sobotu 18. 6. 1994. Již na generálce v pátek 17. 6. 1994 mohli návštěvníci při zahájení letových ukázek spatřit MiG 23MF trupového čísla 3646 v novém „ďábelském" kabátě.

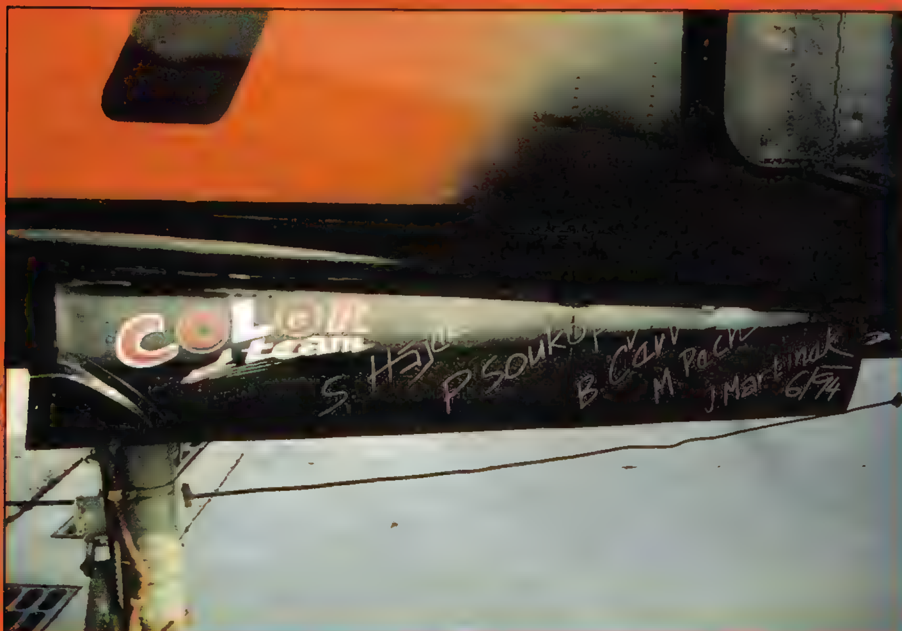
Myšlenka nastříkat u příležitosti tohoto výročí jedno letadlo jako předváděcí a zároveň výroční vznikla koncem května 1994. Na přestříkání byl vybrán MiG 23MF trupového čísla 3646. Shodou okolností je to jeden ze tří letounů, které jako první z této řady přistály dne 24. 8. 1978 na území naší republiky a to na základně 9. stíhacího pluku v Bechyni, jelikož v té době nebyla na domovské základně 1. slp v Českých Budějovicích vyhovující dráha. V pozdější době byl z organizačních důvodů přeřazen k 11. slp do Žatce. Na jaře 1989 se definitivně vrací na svou domovskou základnu k 1. slp do Českých Budějovic. Jeden z důvodů, proč na přestříkání byl vybrán právě tento stroj, je, že letouny řady 23MF se během letošního roku postupně stahují z letového provozu a letoun č. 3646 měl nejvíce letových hodin v rezervě do zrušení.

Při vzniku výtvarného návrhu bylo záměrem, aby motiv měl přímý vztah k historii pluku. Z tohoto důvodu byl vybrán motiv čerta, jenž je oficiálním znakem 1. slp. Výtvarný návrh pak v rekordně krátkém čase 3 dnů zpracoval pan Stanislav Hájek.

Vlastní stříkání letounu začalo v pátek 3. 6. 1994 v odpoledních hodinách. Základní nástřik šedou, rudou a černou barvou provedl pan B. Červ. Ve večerních hodinách téhož dne bylo letadlo přestříkáno. V sobotu a v neděli pánové S. Hájek, M. Pech, P. Soukop a J. Martínek dodali letounu jeho současnou podobu.

Letoun je celý nastříkán vysoce lesklými barvami. Ocasní část letounu je světle šedá, stejnou barvou je pak provedeno i trupové číslo 3646 a tygrování na přídi letadla. Střední část letadla je jasně rudá, stejnou barvou jsou nastříkáni oba ďáblové (pozor každý z nich je jiný), číslice 50 (znázorňuje výročí pluku), nápis Hell-fighter, lemování žraločí tlamy, očí a nozdry. Černou barvou je nastříkána přední část letadla, křídla (horní i spodní strana), kontury ďábla, jeho netopýří křídla, trojzubec a panenka oka žraloka. Bílou barvou jsou nastříkány žraločí zuby a oči, ďáblův zub, oko a lesk na kopytě. Na levém krytu přední podvozkové nohy je šedou barvou podepsán celý realižační tým, který se až na jednu výjimku skládal z řad civilních osob — leteckých fanoušků.






Ještě pár slov k detailům, které jsou součástí kamufláže. Netopýří křídla, která má ďábel, symbolizují příslušnost letadla k druhé letce 1. slp, která má ve znaku netopýra. Rovněž tygrování „čumáku" letadla skrývá svou symboliku — v sestavě 2. letky 1. slp je zařazen zbytek 1. „tygří" letky bývalého 11. slp dislokovaného v Žatci, která létala na letadlech MiG 29A a měla ve znaku tygra.

Letoun byl premiérově představen veřejnosti na výše uvedeném leteckém dni v Českých Budějovicích a modeláře jistě potěšilo, že již zde byly k dostání obtisky v měřítku 1:72 s motivem ďábla, které v rekordně krátké době 12 dnů od vzniku originální předlohy dokázal vyrobit pan Milan Pech, majitel firmy MPD z Kladna.

Text a foto:
Petr Soukop
Foto na titulní straně:
Vladimír Teichert

# ábel

## ch Budějovic



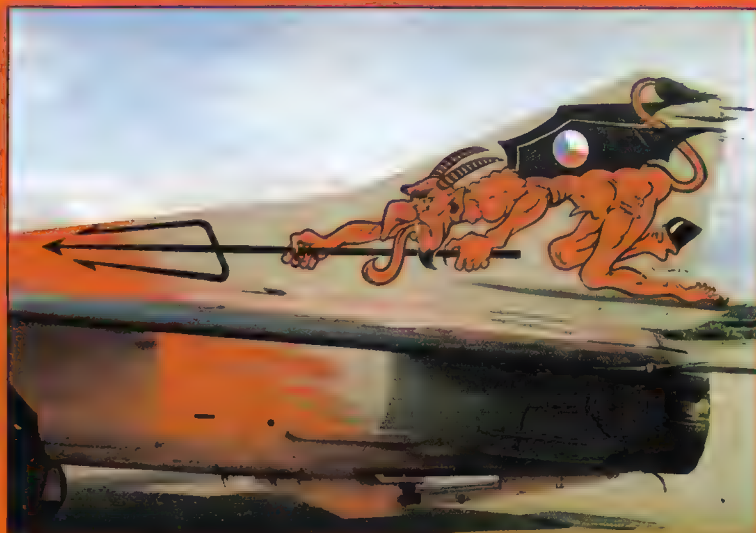


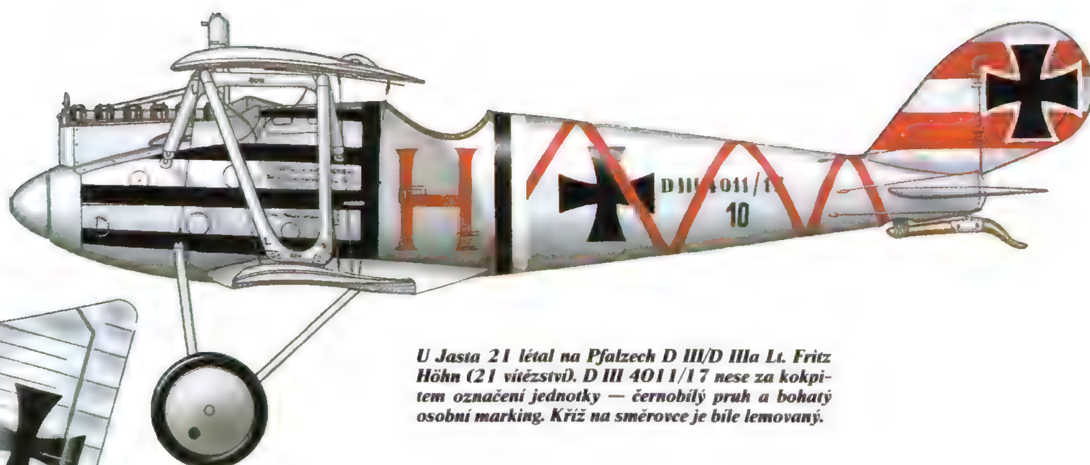








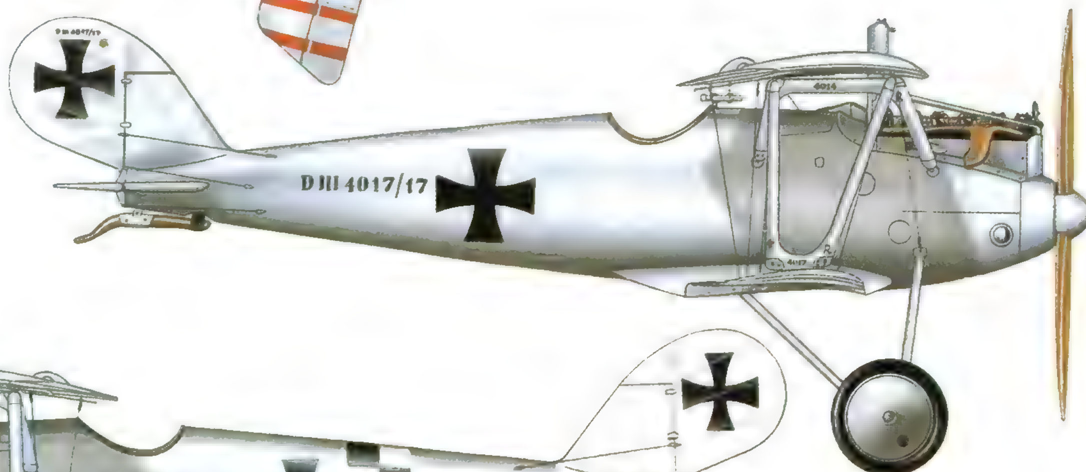


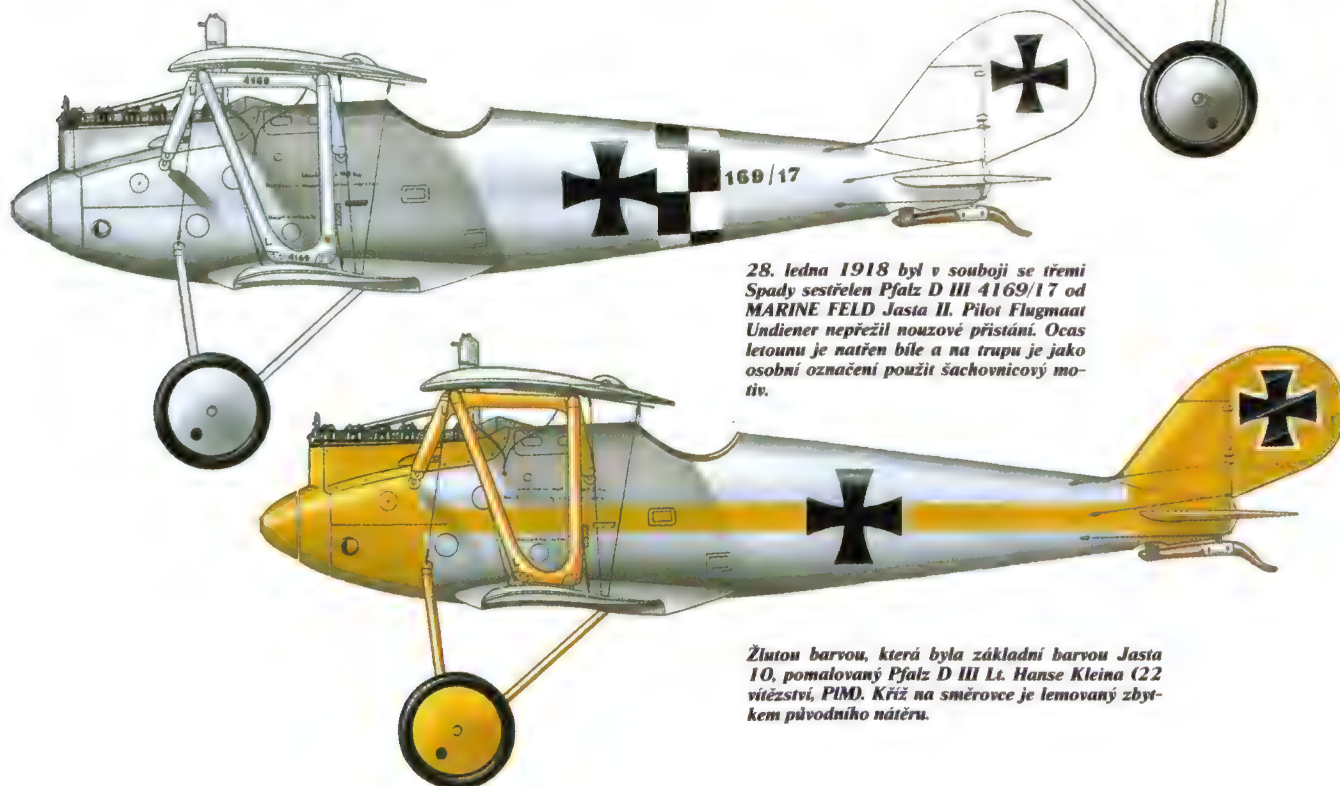



*U Jasta 21 létal na Pfalzech D III/D IIIa Lt. Fritz Höhn (21 vítězství). D III 4011/17 nese za kokpitem označení jednotky — černobílý pruh a bohatý osobní marking. Kříž na směrovce je bíle lemovaný.*



*Barevně naprosto klasický Pfalz D III, šedostříbrný stroj 4017/17, do jehož kokpitu usedal velitel Jasta 28 Lt. Emil Thuy (35 vítězství, Pour le Mérite). Letoun je však přece jen něčím zvláštní, a to na levé straně trupu před kokpitem umístěným teleskopickým zaměřovačem — Thuy mířil levým okem.*




*28. ledna 1918 byl v souboji se třemi Spady sestřelen Pfalz D III 4169/17 od MARINE FELD Jasta II. Pilot Flugmaat Undiener nepřežil nouzové přistání. Ocas letounu je natřen bíle a na trupu je jako osobní označení použit šachovnicový motiv.*

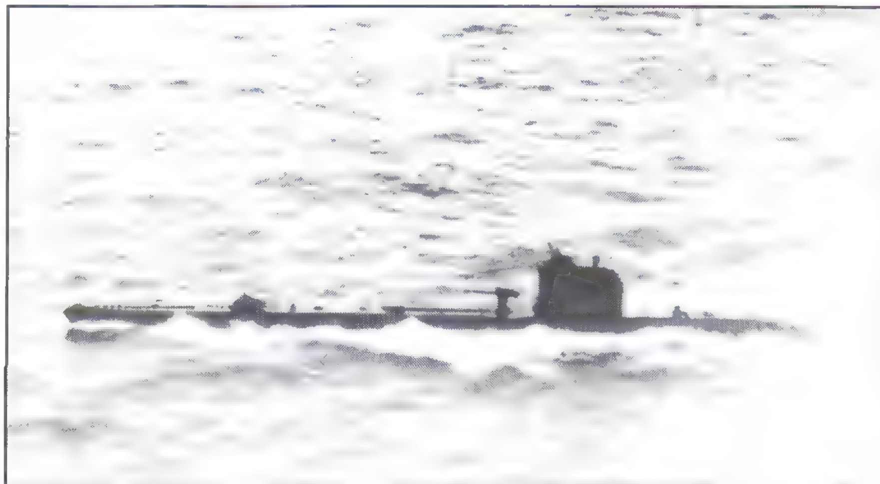
*Žlutou barvou, která byla základní barvou Jasta 10, pomalovaný Pfalz D III Lt. Hanse Kleina (22 vítězství, PlM). Kříž na směrovce je lemovaný zbytkem původního nátěru.*

ží a střelci palbu opětovali. Osádka zpozorovala několik výbuchů po její levé straně, ale pak ji ponorka zmizela z očí. Poškozená ponorka směřovala ke spásným španělským břehům a 5 km od nich zaznamenal její radarový odraz československý Liberátor GR.Mk.V BZ774 (D), pilotovaný F/Sgt Otakarem Žantou. Nejprve nad ní zakroužil, aby zjistil její příslušnost, a ve 13.45 h zaútočil. Obsluha protiletadlového kanónu opět zahájila palbu a U-Boot co nejrychleji směřoval ke španělskému pobřeží. Žanta vysunul závěsy s raketami SAP 60 a začal je odpalovat. První dva páry raket sice selhaly, ale zbylé čtyři dopadly blízko ponorky a zřejmě ji vážně zasáhly. U-966 uvázla na mělčině v zátoce De Santafata, osádka ji zničila a zachránila se v člunech.

Ani P/O Otakar Žanta se konce války nedočkal. Jeho Liberátor GR.Mk.V BZ995 (J) se 13. 3. 1944 nevrátil z patroly nad Biskajem a i ten zřejmě padl za oběť Ju 88C-6 od V(Z)/KG 40.

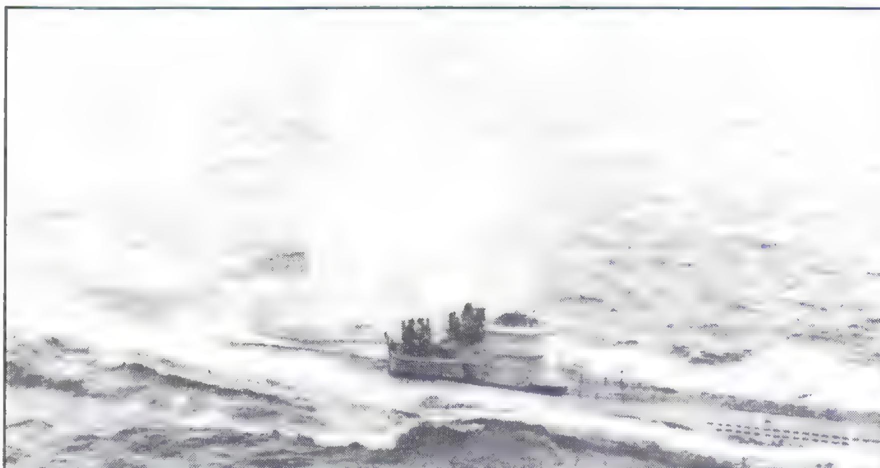
Další úspěch dobyla 311. peruť v období spojenecké invaze do Francie. Ponorka U-971 (typ VIIC) byla na vodu spuštěna v únoru 1943 firmou Blohm a Voss v hamburské loděnici. Dne 8. 6. 1944 vyplula z Kristiansundu pod velením Oberleutnanta Waltera Zepliena na svou první patrolu do průlivu La Manche, který byl tehdy mimořádně silně pročesáván letouny Coastal Command. Již 16. 6. ji Wellington od 407. perutě RCAF poškodil torpédomet a na druhý den si ji vzal na mušku rovněž Sunderland 228. a Halifax od 502. perutě. Dne 24. 6. 1944 spatřila osádka čs. Liberátoru GR.Mk.III BZ763 (O) v Kanále v poloze 49.00 N, 05.40 W dvě částečně vynořené ponorky. Jednou z nich byla právě U-971. Kapitán letounu F/O Jan Vella neváhal ani okamžik a zaútočil nejen šesti náložemi, ale i dvěma raketami. Při dalším náletu se už Vella mohl orientovat pouze podle vysunutého periskopu U-971, vypálil dvě rakety a shodil dvě nálože. Pak už osádka mohla pozorovat jen dohru, jejímiž hlavními aktéry byly torpédoborce HMS Eskimo a HMS Haide, které ponořený U-Boot začaly „rámovat" hlubinnými náložemi. Voda se začala „vařit" a devátá nálož donutila ponorku k vynoření. Oba torpédoborce na ni pálily a zničily ji věž. Byl sice učiněn pokus vylodit se na ní, ale dříve, nežli k tomu došlo, plavidlo šlo ke dnu. 52 z 53 mužů osádky U-971 bylo vyloveno torpédoborci a putovalo do zajetí. Vítězství bylo přiznáno československému letounu i oběma torpédoborcům. F/O J. Vella zahynul 10. 1. 1945 při havárii letounu Oxford Mk.I PH404 ve sněhové bouři ve Skotsku.

Dne 27. 10. 1944 letouny Firefly od 1771. perutě FAA z letadlové lodi HMS Implacable napadly v norských vodách další ponorku a pumami a raketami ji poškodily. Šlo o plavidlo U-1060 (typ VIIF) Oberleutnanta Herberta Brammera. U-Boot byl vyroben firmou Werfte v Kielu a k jeho spuštění na vodu došlo 8. 4. 1943. V době útoků letounů plula z Narviku do Bergenu. Kromě její obvyklé osádky



*U-Boot, který se vzdal dne 10. 5. 1945 Liberatoru GR. Mk. VI EV953 (PP-K jako Kosťa). Osádka W/O A. Netrefy jej doprovází do britského přístavu.*

*U-Boot which gave-up tot the Liberator GR Mk. VI EV953 (PP-K for Kostya) on 10th May 1945. The crew lead by W/O A. Netrefa escorts the vessel to the British port.*



*Ponorka U-966 napadená americkým Liberatorem 10. 11. 1943. U španělského pobřeží tuto ponorku „dorazil" F/Sgt. O. Žanta od 311. perutě.*

*U-966 submarine attacked by an American Liberator on 10th November 1943. F/Sgt O. Zanta from No 311 Squadron gave it the finishing blow near the Spanish shore.*



*La Manche, severně od Ushantu, 24. 6. 1944. Liberator F/O J. Velly provádí druhou zteč dvěma hlubinnými náložemi na ponořenou ponorku U-971. Její osud zakrátko zpečetí dva britské torpédoborce.*

*The Channel, North of Ushant, on 24th June 1944. F/O J. Vella's Liberator performs the second attack on the submerged U-971 using depth charges. Two British destroyers later complete its destiny.*



*Krátce po startu proti ponorce U-1060 dne 29. 10. 1944 havaroval Liberator Mk. V BZ720 (G) P/O K. Pospíchala. Pět letců zahynulo a zbylí čtyři utrpěli vážná zranění.*
*P/O K. Pospichal's Liberator Mk. V BZ720 (G) crashed shortly after taking off against the U-1060 on 29th October 1944. Five crew members died, resting four were severely hurt.*

se na její palubě nacházelo ještě 28 dalších námořníků zachráněných z ponorky U-957 (Oblt. Schaar), která se 19. 10. potopila po srážce s německou lodí západně od Trömsö. Dne 29. 10. 1944 se ve Vega Fjordu, jižně od Bodo u norského pobřeží, stala cílem dvou Halifaxů od 502. a dvojice Liberátorů od čs. 311. perutě. Češi startovali z Tainu ve Skotsku a ponorku objevili v poloze 65.24 N, 12.00 E (u ostrova Fleina). Jako první zaútočil v 09.03 h Liberátor GR.Mk.V FL949 (Y) F/O Josefa Pavelky a po něm v 09.21 h následoval i BZ723 (H) S/Ldr Aloise Šedivého. Pavelka na U-1060 uvázlou na mělčině zaútočil celkem sedmkrát. Ve čtyřech sadách vypálil celkem šestnáct raket SAP 60 a shodil čtyři nálože. Přestože po Liberátoru pálila nejen ponorka, ale i další německé lodě, jakož i flak z pobřeží, zaznamenal nejméně sedm přímých zásahů. Za stejné „asistence" vypálil šestnáct raket a shodil čtyři nálože v šesti náletech i Šedivý a docílil osm přímých zásahů. Na hladině se rozlila olejová skvrna o průměru 20 m, která se stále rozšiřovala, z U-Boot odlétaly kusy a moře okolo bylo poseto troskami. Ponorka U-1060 byla totálně zničena a v jejích útrobách našlo smrt celkem 61 námořníků. Vyjma radosti nad dosaženým úspěchem je z československého hlediska akce zahalena smutkem. Liberátor BZ720 (G) P/O K. Pospíchala, který se měl akce proti U-1060 rovněž zúčastnit, totiž krátce po startu těžce havaroval jižně od Wicku. Pět letců zahynulo a čtyři zbylí vyvázli s těžkými zraněními.

Posledního zvýšení svého bohatého bojového skóre dosáhla „třistajedenáctka" na samém konci války, 5. 5. 1945. Liberátor GR.MkVI KG861 (PP-L) kapitána W/O Jindřicha Beneše odstartoval z Tainu v 15.58 h k patrole nad Baltem. Ve 20.32 h zaznamenal radarový operátor na své obrazovce ponorku ponořující se v pozici 57.27 N, 10.38 E. První sada náloží šla sice poněkud mimo, zato druhá zaznamenala přímý zásah. Na hladině se objevila velká olejová skvrna a zcela zničená ponorka se jako leklá ryba obrátila dnem vzhůru. V některých pramenech staršího data je uváděno, že se jednalo o ponorku U-2365 (typ XXIII), případně U-534 (IXC/40), potopené téhož dne. Ve skutečnosti je nyní pozitivně zjištěno, že šlo o plavidlo U-3523 (typ XXI), které toho dne pod velením Oberleutnanta Wernera Müllera vyplulo z Kielu.

Naši „mořští vlci" setrvali za všech našich leteckých jednotek RAF v operační činnosti nejdéle. Až 4. 6. 1945 ukončili hlídky nad mořem, při nichž pátrali po kapitulujících U-Bootech, po oněch dříve tak obávaných Dönitzových žralocích.

*foto: archiv autorů*



*Me 262 A1 „bílá 3", na kterém převážně létal Adolf Galland.*
*Me 262 A1 White 3 mostly flown by Adolf Galland.*

# JAGDVERBAND 44 - Jednotka expertů

*Martin Šíla, Jan Bobek LHS*
*Ing. Jaroslav Kraml*

Na začátku roku 1945 byla vojenská situace Německa kritická. Na jeho jihozápadních hranicích stála angloamerická vojska, na východě se chystala Rudá armáda k poslednímu rozhodujícímu útoku. Celá Třetí říše byla proměněna v moře trosek, nad kterými dnem i nocí hřměly spojenecké bombardéry.

V jakém stavu tehdy byla Luftwaffe, jejíž stroje v dobách vítězného postupu ovládaly nebe od Stalingradu až po Tobruk? I přes neustálé porážky a ústupy nebyla dosud sražena na kolena a na počátku roku 1945 stále představovala sílu, se kterou museli Spojenci počítat. Ovšem její bojová kvalita zdaleka nedosahovala úrovně prvních dvou let války. Již dlouho se projevoval citelný nedostatek pohonných hmot, vázlo zásobování veškerým potřebným materiálem a úroveň bojového výcviku nových pilotů byla velmi nízká. To byly hlavní důvody toho, že ačkoliv Luftwaffe na konci války disponovala nejlepšími stíhačkami, které kdy měla, nebyly její vojenské úspěchy téměř žádné. Pokud se podařilo sehnat palivo pro tyto stroje, pak za jejich řídícími pákami seděli většinou nezkušení nováčci, kteří se proti obrovské převaze spojeneckých letounů nedokázali prosadit. Chyběly jim zkušenosti staré gardy stíhačů Luftwaffe, kterých v té době bylo na živu již málo.

Zároveň na začátku posledního válečného roku dosáhla v německém letectvu svého vrcholu kritika a nedůvěra ve vlastní vedení, a to zejména v osobu říšského maršála Hermanna Göringa, který nevynechal jedinou příležitost, aby vlastní stíhače veřejně nepotupil. Tento stav vyvrcholil v lednu 1945 tzv. Revoltou Kommodorů[1], pro níž se stalo odvolání Gen.Lt. Adolfa Gallanda z funkce generála stíhačů onou poslední kapkou v příslovečném poháru.

Začátkem ledna 1945 byl Adolf Galland pro své neustálé rozpory s vrchním velením letectva, zejména s Hermannem Göringem, odvolán ze své funkce. Tato zpráva vyvolala mezi stíhači a zvláště u jejich velitelů značnou nevoli. Byl to poslední popud pro skupinu důstojníků v čele s Obersty Lützowem, Steinhoffem a Trautloftem, aby začali jednat. Ti totiž již nějaký čas hledali způsob k odstranění říšského maršála z jeho funkce, nebo alespoň cestu k zásadnímu obratu ve vedení a vyzbrojování stíhacích útvarů.

Tito muži, společně s Obersty Neumannem, Maltzahnem a Rödelem, sestavili na podnět velitele generálního štábu Gen.Lt. Kollera protestní poselství. To bylo prostřednictvím velitele Luftflotte 4 generála von Greima osobně předáno Göringovi. Bylo v něm velmi otevřeně psáno o nedůvěře stíhačů ve vlastní velení.

Göring okamžitě po obdržení tohoto dopisu svolal na 19. 1. 1945 shromáždění všech nespokojených velících důstojníků do Domova letců v Berlíně. Tato schůzka měla nesmírně dramatický průběh. Lützow, který byl zvolen mluvčím nespokojených důstojníků, otevřeně přednesl požadavky stíhačů: aby Me 262 přednostně dostávaly stíhací útvary a zastavilo se přezbrojování bombardovacích jednotek na tento typ. Dále, aby velení letectva okamžitě přestalo se soustavným urážením vlastních stíhačů a jejich „špiněním" ústy říšského maršála. Za všechny vyslovil nedůvěru vůči Göringovým leteckým poradcům. Vystoupil i proti požadavkům vrchního velení letectva, které neustále trvalo na bojových letech za každého počasí, což vedlo k velkým ztrátám nezkušených pilotů, aniž by se nepříteli způsobila jakákoli škoda. Poslední žádostí byl návrat Adolfa Gallanda do funkce generála stíhačů.

Göring se po vyslechnutí těchto požadavků strašlivě rozzuřil, jednání důstojníků označil za vzpouru a opustil místnost se slovy: „Lützowe, vás dám zastřelit!". Tak dalece sice říšský maršál nešel, ale následky této schůzky se okamžitě projevily. Lützow musel do 48 hodin opustit území Německa, byl odeslán do severní Itálie, kde převzal po Obst. Neumannovi funkci velitele stíhačů pro tento prostor. Naopak Neumannovi bylo nařízeno zůstat v Berlíně a vyčkat dalších rozkazů. Steinhoffovi zakázali velet jakékoliv bojové jednotce a současně mu bylo oznámeno, že je zatím veden bez jakéhokoliv služebního zařazení. Galland, kterého Göring považoval za vůdce „revolty"[2], musel do 12 hodin opustit Berlín a každý den hlásit přesné místo svého pobytu. Říšský maršál nařídil rozehnat „vzbouřence" na všechny strany a vydal rozkaz, že se mezi sebou nesmějí stýkat.

Asi o týden později informoval o těchto událostech gen. Hugo Sperrle samotného Hitlera. Ten k sobě okamžitě povolal Göringa a žádal, aby mu o celé události podal hlášení. Zvláště chtěl znát důvody odvolání Adolfa Gallanda z postu generála stíhačů. Všemožnými argumenty se Göringovi podařilo Hitlerovi vysvětlit, že Gallandovo odvolání z funkce bylo nezbytné. Hitler nakonec uzavřel rozhovor takto:

*„Nemůžete přece nechat Gallanda jen tak pobíhat a nezaměstnat ho!"*

*Göring: „Co si s ním mám počít? Odmítl všechny nabídky na velitelské zařazení a chce jen létat."*

*Hitler: „Dobrá, Galland, Steinhoff a ti ostatní tvrdili, že Me 262 je stíhačka. Ať to tedy dokáží!"*

*Göring: „A jakou jednotku mám Gallandovi dát? Letecký sbor, stíhací jednotku, Gruppe nebo Staffel?"*

*Hitler: „To je mi úplně jedno!"*

*A tímto okamžikem vlastně začala historie JV 44.*

Adolf Galland se mezitím vrátil bez povolení do Berlína. Když se ohlásil na velitelství letectva, bylo mu sděleno, že se má okamžitě dostavit do Říšského kancléřství. Zde mu letecký pobočník Adolfa Hitlera osobně oznámil, že Vůdce odvolal veškerá opatření proti jeho osobě a zároveň zrušil zákaz jeho bojových letů. Bylo mu vydáno povolení postavit malou jednotku vyzbrojenou Me 262.

Další podrobnosti se dozvěděl přímo od Göringa. Galland o tom později napsal: „Nejdříve mi opakoval to samé, co jsem již slyšel v Říšském kancléřství. Pak prohlásil, že je mi dána možnost prokázat bojovou hodnotu reaktivní stíhačky Me 262, kterou jsem vždy prosazoval. Mám postavit malou jednotku vyzbrojenou tímto typem, piloty si mohu vybrat sám. Gordon Gollob, můj nástupce ve funkci generála stíhačů, nemá mít nad tímto útvarem žádnou pravomoc. Opačně, moje jednotka nesmí mít žádné spojení a spolupráci s ostatními stíhacími skupinami. Mělo to jednu přednost - v otázkách nasazení budeme zcela nezávislí. Göring pak ukončil tento rozhovor slovy: „Steinhoffa a Lützowa si vezměte hned!".

Po tomto oficiálním příkazu šel Galland na VI. oddělení Generálního leteckého štábu k dalším konzultacím. Zde vznikla otázka, jak novou jednotku pojmenovat. Neměla to být Staffel, ani Gruppe a již vůbec ne stíhací



*Skupina pilotů JV 4. Za stolem sedí Oberst Johannes Steinhoff, přímo za ním stojí Günther Lützow a nalevo od něj Gerhard Barkhorn a Walther Krupinski.*

*Group of pilots from JV 4. Oberst Johannes Steinhoff is sitting behind the table. Günther Lützow stands directly behind him. Gerhard Barkhorn and Walther Krupinski stand on the left.*

eskadra. Nakonec bylo použito neobvyklého označení „Jagdverband" (Stíhací jednotka). Galland navrhl název „Jagdverband Vierund-Vierzig" (JV 44). Označení bylo přijato a vlastně značilo počet letounů, se kterým se na začátku počítalo: 4 + 4 = 8.

Po těchto konzultacích Galland nejprve vyhledal Steinhoffa[3], jmenoval ho svým zástupcem a oba začali urychleně pracovat na sestavení jednotky a jejím nasazení do bojů.

Jagdverband 44 začal být budován v prvních únorových dnech roku 1945 na letišti Brandenbugr-Briest nedaleko Berlína. Zároveň zde probíhala výstavba I./JG 7 (rovněž vyzbrojované Me 262), pod vedením Majora Theo Weissenbergera, který vydal svým podřízeným zákaz jakkoliv JV 44 pomáhat[4]. Na tomto letišti byly zároveň dílenské haly, ve kterých se montovaly Me 262 z jednotlivých částí, dovážených ze všech koutů stále se zmenšující Třetí říše. Odtud převzal JV 44 své první stroje. I když oficiální rozkaz o ustanovení Jagdverbandu 44 byl vydán až 24. 2. 1945, přebíral Oberst Steinhoff prvé letouny již 10. 2. 1945. V těchto dnech dorazili k jednotce první piloti. I když původní Gallandův záměr byl, aby v JV 44 létala pouze špičková stíhací esa, musel na začátku budování své skupiny přijmout to, co mu personální oddělení Luftwaffe přidělilo - několik nezkušených nováčků, kteří právě dokončili výcvik u III./EJG 2 a byli pro jeho záměry s JV 44 absolutně nepostačující[5]. Z tohoto důvodu pověřil Steinhoffa, aby s nováčky prováděl intenzivní výcvik v ovládání Me 262, a sám začal podnikat takové kroky, aby k JV 44 dostal zkušené piloty. Osobně navštěvoval nemocnice a Domovy stíhačů, mluvil zde s letci, které většinou osobně znal, dávaje jim ještě jednou možnost postavit se nepříteli s tím nejlepším, co mohla Luftwaffe nabídnout - s reaktivní stíhačkou Me 262. A tak v druhé polovině února 1945 konečně přicházejí k JV 44 opravdoví „experti". Již 15. 2. 1945 dorazil Leutnant Herbert Kaiser, stíhač, který během války bojoval nad všemi bojišti. Od štábu JG 7 přešel jednadvacetiletý Leutnant Klaus Neumann, který létal na Me 262 již od prosince 1944 a měl poměrně velké zkušenosti s pilotáží tohoto stroje. Přišel i Major Karl Heinz „Bubi" Schnell, kterého Galland přivezl bez povolení k přeložení, krátce poté, co byl po vyléčení zranění propuštěn z nemocnice.

Členem JV 44 se v těch dnech stal i bývalý velitel III./JG 7 Major Erich Hohagen, výborný stíhač, který byl propuštěn z JG 7 pro údajnou nesvéprávnost po utrpěném zranění hlavy při nouzovém přistání. Galland mu nabídl, aby tuto nesvéprávnost ukázal v řadách JV 44, a Hohagen okamžitě souhlasil.

Bývalý generál stíhačů se také do JV 44 snažil získat Hptm. Ericha Hartmanna, pilota, který měl na svém kontě největší počet sestřelů ze všech stíhačů Luftwaffe. Hartmann z obavy, že by pro své mládí musel létat jako dvojka někomu ze starších pilotů, tuto nabídku odmítl. Později toho v sovětských lágrech během svého desetiletého zajetí velmi litoval.

Všichni tito muži a zejména jejich zkušenosti byli velikou posilou pro Johannese Steinhoffa při budování JV 44. Technickým důstojníkem jednotky ustanovili Lt. Gottfrieda Fährmanna, „starou" Steinhoffovu dvojku od JG 77, kterého si Galland vyžádal z JG 7. Později byla tato funkce předána Maj. Hohagenovi, který měl mnohem větší zkušenosti s organizací a technickým zabezpečením.

24. 2. 1945 byl vydán oficiální příkaz k ustanovení JV 44:

*„JV 44 v Brandenburg-Briestu převezme personál 16./JG 54, personál Industrieselbstschuztschwarmů 1 + 2 a personál III./EJG 2. Velitel této jednotky dostává disciplinární oprávnění velitele divize podle služebního nařízení Luftwaffe 3/9, § 17, je v každém směru podřízen Luftfflote Reich a patří k Luftgaukommando III (Berlín). „Einsatzverband Galland (Gen.Ltn.)" prozatím zahrnuje 16 letadel Me 262 a 15 pilotů.*

*podepsán Gen.Ltn. Koller, vedoucí generálního štábu Luftwaffe"*

Gallandovi i Steinhoffovi bylo jasné, že jak s nováčky, tak s příchozími starými piloty, se nemohou pustit do boje s mnohem silnějším protivníkem, dokud si plně neosvojí základy létání na Me 262. Z tohoto důvodu prováděl Steinhoff od konce února intenzivní výcvik, létal s piloty JV 44 k nedaleké Odře a snažil se, aby si osvojili návyky k ovládání nového stroje. Při jednom z těchto letů docílil svého prvého sestřelu na Me 262 a zároveň prvního vítězství JV 44.

Toho dne[6] se Steinhoff rozhodl že „vezme nahoru" Lt. Blomerta, jednoho z nováčků (o „kvalitě" jehož předchozího stíhacího výcviku se Steinhoff později vyjádřil slovy: „Blomert přišel od bombardérů, byl to specialista na Ju-88 a svůj poslední lopping udělal někdy v letecké škole. A teď měl bojově létat na Me 262, což mu dělalo značné potíže."). Po startu nabrali východní kurz - k Odře. Drželi se přímé silnice na Frankfurt, která je zavedla až k řece. Zde zuřily urputné obranné boje. Přeletěli řeku a začali klesat, aby mohli lépe sledovat dění na zemi. Náhle se před Steinhoffovým Me 262 objevila ruská stíhačka. Překvapený německý pilot nestačil zareagovat, v rychlosti se v „Schwalbe" kolem ní mihl a sovětský stroj zůstal daleko vzadu. Steinhoff pokračoval v letu, když tu před sebou zahlédl skupinu asi 12 kroužících stíhaček s rudými hvězdami na křídlech. Pokusil se jednu z nich dostat do zaměřovače, ovšem Rusové ho zpozorovali, začali kroužit ještě divočeji a létat v zatáčkách. Proto se rozhodl, že odlétne z jejich dohledu, obloukem se vrátí, v plné rychlosti proletí jejich sestavou a některou z nich sestřelí.

Steinhoff odlétá a než znovu zaútočí, hledá Blomertův stroj. Vidí ho daleko vzadu, nezkušený pilot nedokázal se svým velitelem držet formaci. Steinhoff stahuje plyn a provádí klesavou levou zatáčku. Po chvíli ho Lt. Blomert dolétl. Vedoucí jde s Me 262 znovu do útoku. Přechází do vodorovného letu a v rychlosti 870 km/h útočí na sovětské stíhačky ze slunce. „Schwalbe" je však příliš rychlá. Jako blesk prolétává Steinhoff svazem sovětských strojů, střílejíce ze svých palubních zbraní. Špatně však odhadl úhel předstihu palby a žádný nepřátelský stroj se mu nepodařilo sestřelit.

Steinhoff znovu hledá Blomerta. Je o dva kilometry níže, pokouší se dohnat svého velitele. Pohled na hodiny, zbývá 25 minut letu. Oberst provádí pozvolnou zatáčku, která ho zavede na druhý břeh Odry asi ve výšce 1000 metrů. Znovu zamýšlel zaútočit na svaz ruských stíhaček, když tu náhle zahlédl skupinu 6 až 7 Il-2 ostřelující německé pozice. Steinhoff vydal rádiem pokyn: „Blomert, točit vlevo a sledovat!" a zároveň začal v levé zatáčce klesat. V jeho zaměřovači rostl obrys posledního bitevníku. Krátká salva a již jsou mimo svaz. Steinhoff se otáčí a pozoruje, jak

se z napadeného Il-2 valí dým a letoun dopadá na zem. Vítěz nabírá kurz k domovskému letišti, s obtížemi se k němu připojuje Lt. Blomert, který znovu nedokázal se svým vedoucím udržet formaci. S posledními kapkami paliva přistávají v Brandenburg-Briestu. Do deníku JV 44 byl zapsán první úspěch.

Po celý únor a březen 1945 probíhala výstavba Gallandovy jednotky. Začátky byly velmi těžké, nebylo téměř nic, vždyť se psal rok 1945. Ale Adolf Galland měl ještě dost vlivných styků, a tak v průběhu března obdržel Jagdverband všechen potřebný materiál. Pokud to počasí, množství paliva a nepřátelští stíhači umožňovali, probíhal stále výcvik pilotů. A právě při jednom z dalších cvičných letů si JV 44 připsala na své konto další dva sestřely. Nechme o tom vyprávět samotného vítěze - Obersta Johannese Steinhoffa:

„V jednom z březnových dnů jsem chtěl opět jednoho z nováčků procvičit v létání ve formaci. Ihned po startu jsme nasadili kurz k našemu ‚výcvikové prostoru' k Odře. Po přeletu řeky jsem na druhé straně spatřil svaz ruských stíhaček. Zkusil jsem zaútočit přímo z chodu, jenže jsem znovu špatně odhadl úhel předstihu střelby, který byl u ‚tryskáče' samozřejmě jiný, nežli jsem byl zvyklý u starých Bf-109, a pouze jsem, jako již několikrát, neškodně prolétl středem jejich svazu. Tu se náhle přede mnou objevil bod, který se rychle změnil v ruskou stíhačku. Téměř instinktivně jsem vystřelil dávku ze svých čtyř třicetimilimetrových kanónů. Jako blesk se mihla kolem mé kabiny změť trosek a zbytky sovětského stroje padaly k zemi. Přímo se rozpadl ve vzduchu! Ohlížím se po svazu, na který jsem útočil na začátku, a vidím, jak sovětské stíhačky na plný plyn uhánějí na východ.

Točím, snižuji výšku a náhle spatřuji pod sebou osamělou stíhačku s rudými hvězdami, letící k západu. Potlačuji Me 262, dostávám ji do zaměřovače a střílím. Její pilot zazmatkoval, pokoušel se uniknout přízemním letem a naráží do vrcholků stromů. Obracím a hledám svého svěřence. Je nedaleko, po mé výzvě se zařadí vedle mne a vracíme se k domovu."

Na konci března 1945 byla výstavba JV 44 dokončena. Galland se rozhodl, že využije všech svých styků, aby jeho jednotka byla přeložena do jižního Německa. Oficiálně to zdůvodňoval k „ochraně zbývajícího německého průmyslu", ovšem ve skutečnosti nechtěl své piloty ponechat v blízkosti Berlína, kam, jak správně předpokládal, bude směřovat hlavní útok Rudé armády, a tím je vystavit nebezpečí sovětského zajetí. Galland skutečně tento rozkaz k přesunu obdržel 31. 3. 1945, ale přípravy k přesunu na nové působiště - letiště Mnichov-Riem, začaly již o několik dní dříve. Jako první opustil Brandenburg-Briest 29. 3. 1945 nákladní vlak, který vezl veškeré vybavení JV 44 - technické zařízení, zbraně, tahače, vozidla, kuchyň a náhradní díly k Me 262. Vše potřebné, co se podařilo shromáždit ze skladů. Kvůli špatnému počasí byl přesun letounů zahájen teprve 3. 4. 1945 a probíhal až do 5. 4. 1945[7]. Letouny přelétly po trase Erlangen-Norimberk-Inglostadt-Mnichov, přičemž z celkového počtu dvanácti byly ztraceny dva. Jedním z nich byl patrně stroj Ofw. Eduarda Schallmosera „bílá 5", 3. 4. 1945 nad Mnichovem-Riemem srazil při souboji s P-38 Lightningem[8]. Německý pilot přečkal tuto srážku nezraněn.

V Mnichově byly pro letouny vybudovány kryty co nejdále od letištní plochy, protože toto letiště bylo oblíbeným cílem útoků amerických letadel. Zároveň probíhala údržba všech Me 262 a jejich vyzbrojování raketami R4M, od kterých si Galland i Steinhoff mnohé slibovali. Všechny letouny obdržely pod každé křídlo rošt, na který bylo možno podvěsit 12 raket. Z jednoho stroje bylo tedy možné naráz odpálit 24 neřízených raket, každou s půl kilogramem výbušniny v hlavici. Některé Me 262 dostaly sice rošty již v Brandenburg-Briestu, ovšem tam k vyzkoušení této zbraně nedošlo. Piloti proto byli velmi zvědaví na účinky raket proti americkým bombardérům.

Muži Gallandovy jednotky byli ubytováni u usedlíků v okolí letiště. Galland se Steinhoffem využili volných dnů před zahájením bojových letů k objíždění lazaretů a polních nemocnic v okolí Mnichova, aby se pokusili vyhledat ještě někoho dalšího ze „starých zajíců" a přivést je do JV 44. V Domově letců u Tegernského jezera nalezli muže, které hledali: stíhače Waltera Krupinského a Gerharda Barkhorna. První z nich, eso východní fronty, byl jedním z učitelů Ericha Hartmanna a sám sestřelil více než 190 protivníků. Druhý, muž číslo dvě v žebříčku stíhačů Luftwaffe, měl na svém kontě úctyhodných 301 vítězství. Oba se rozhodli, že budou Adolfa Gallanda následovat do Mnichova.

A právě v těchto dnech se z JV 44 začala stávat „Jednotka expertů", o které Galland později prohlásil: „Rytířský kříž byl jaksi naším služebním označením". Mimo již všech uvedených stíhacích es přišel 1. 4. 1945 od II./EJG 2 Major Hans Ekkerhard Bob a z Itálie konečně dorazil muž, na kterého tak čekali - mluvčí „vzbouřenců" Oberst Günther Lützow. Bylo okamžitě zahájeno přeškolování a výcvik nově příchozích v ovládání Me 262.

4. 4. 1945 se stroje JV 44 utkaly s letouny USAF. Piloti Mustangů od 324thFG (15th AF) nahlásili nad Mnichovem střet se skupinou Me 262. Lt. Andrew N. Kandis a Lt. J. W. Haun si každý nárokovali po jednom poškozeném Me 262 a Lt. R. T. Dewey dokonce jeden sestřelený Me 262. Mezi 16.20 až 16.35 ohlásila další skupina amerických stíhačů v okolí Mnichova utkání s Me 262. Při tomto boji měl Lt. W. N. Clark jeden Me 262 sestřelit pravděpodobně a Lt. W. K. Day jeden poškodit. Oba stíhači patřili k 325thFG vyzbrojené P-51.

Německé prameny se o těchto soubojích nezmiňují, nelze tedy určit, jak dalece jsou hlášení amerických letců pravdivá, a zda druhá strana opravdu utrpěla uvedené ztráty.

5. 4. 1945 vystartovala JV 44 proti svazu bombardérů B-17 a B-24, který se zformoval nad Paříží a mířil severovýchodním směrem, aby zaútočil na cíle ve středním a jižním Německu. Z Riemu se zvedlo pět Me 262 a při prvním kontaktu se svazem svými raketami sestřelili dvě B-17. Jedna z nich patřila 379thBG a dopadla poblíže Karlsruhe. Další dvě B-17 z tohoto svazu byly poškozeny tak těžce, že musely být po návratu odepsány. Mimo těchto bombardérů ztratila 8thAF při tomto útoku jeden doprovodný P-51, který padl za oběť některému z německých pilotů.

Po vystřelení raket napadli piloti JV 44 další vlnu amerických bombardérů, kterou tvořily B-24. Tentokrát zaútočili svými palubními zbraněmi. Nechme o tom vyprávět Charlese M. Bachmana, pilota od 389thBG, který tehdy letěl v jednom z napadených B-24: „Při této akci jsem letěl jako první pilot v jednom ze strojů, které tvořily záložní útočnou skupinu. Byli jsme už hluboko v německém vzdušném prostoru, když nás náhle zprava minulo velmi rychlé letadlo. ‚Co to k čertu bylo?' vykřikl můj druhý pilot. ‚Messerschmitt 262 - tryskáč!' odpověděl jsem. Náhle vidím, jak jdou tři B-24 z našeho svazu v kouři a plamenech k zemi. Jejich posádky pravděpodobně ani nevěděly, co je zasáhlo, tak překvapivý byl útok německých reaktivních stíhaček. Střelci hlásí, že vidí poletovat Me 262 kolem nás. Kde je k čertu naše stíhací ochrana?! Náhle jsem ucítil, jak se bombardér otřásá palbou našich kulometů a kabina se zaplnila dýmem ze spáleného střelného prachu. Jeden Me 262 přelétl nad našimi hlavami, kulomety palubních střelců do něj zběsile pálí. Tryskáč se každou vteřinu zmenšoval, proti jeho rychlosti to vypadalo, jako bychom stáli. Už jsem čekal, že zmizí v oblacích, když najednou, přímo před naší formací, explodoval. Me 262 na nás zaútočily dvakrát. Při druhém útoku jsme ztratili další dva B-24. Téměř padesát našich letců tehdy zahynulo."

Tento den mohli být piloti JV 44 spokojeni. Sestřelili sedm amerických čtyřmotorových bombardérů jistě a několik dalších poškodili. Rakety R4M se ukázaly jako velmi účinná zbraň. Jejich odpálení se podobalo „střelbě z brokovnice" a jediná raketa byla schopna zničit americkou létající pevnost.

Není známo jméno pilota, který zahynul ve vybuchlém Me 262. Byl to pravděpodobně někdo z nováčků.

Ze dnů 6. a 7. 4. 1945 není zaznamenáno na obou stranách žádné bojové setkání s Me 262 v okolí Mnichova. U JV 44 pokračovalo intenzivní přeškolování nových pilotů na Me 262.

8. 4. 1945 startoval Oberst Steinhoff společně se svojí dvojkou Lt. Fährmannem a Hptm. Krupinskim. Stoupali až k okraji Alp, kde prolétli mraky. Letěli ve výšce 6000 metrů. Náhle Steinhoff ohlásil „Lightningy vlevo dole!" a začal stoupat. Fährmann neudržel formaci a zůstal 1000 metrů níže. Steinhoff přešel do střemhlavého letu a zaútočil na skupinu P-38. Znovu se ale projevila jeho stará slabost při útocích s Me 262 - špatný odhad



*Oberst Günther Lützow (vlevo) - operační důstojník JV 44 a Gen.Lt. Adolf Galland, první velitel JV 44.*
*Oberst Günther Lützow (on the left), operational officer of the JV 44, and Gen. Lt. Adolf Galland, JV 44 first commander.*

předstihu střelby. Střely z jeho palubních zbraní nezasáhly jediný letoun, pouze neškodně prolétl se svou „Schwalbe" mezi Američany a jediným výsledkem útoku bylo, že je pořádně vyděsil.

Steinhoff pokračoval v letu směrem na Stuttgart, odkud mu naváděcí středisko nahlásilo nepřátelské bombardéry. Zvolna stoupal do výšky 8000 metrů, kde jeho stroj objevil Fährmann a zařadil se k němu. O chvíli později se připojil Krupinski.

Nedaleko Stuttgartu spatřili svaz B-24 a B-17, který byl velmi dlouhý. Byly to letouny 8thAF a mířily na Regensburg. Jako první zaútočil Steinhoff. Prolétl stíhacím doprovodem a po přiblížení k bombardérům chtěl nejprve odpálit rakety. Odpalovací mechanizmus však selhal, rakety nechtěly opustit svá místa. Proto rychle přešel na střelbu z kanónů. Dvě, tři sekundy pálil na B-24 a pak už ho jeho rychlost odnesla od svazu bombardérů. Steinhoff se ohlédl a viděl, jak motory jednoho z Liberátorů „plivají" plameny a černý kouř. Další čtyřmotorový bombardér sestřelil Fährmann a po něm jednu B-17 poslal k zemi Krupinski. Fährmannovi se podařilo sestřelit ještě jednu B-17, ale vzápětí hlásí, že mu vysadil pravý motor. O chvíli později volá, že byl napaden nepřátelskými stíhači. Steinhoff hledá svoji dvojku, ale bezvýsledně. Stav paliva ho nutí k návratu do Riemu. Hned po přistání se ptá na svého druha. Ale nikdo o něm nic neví, pouze dvě Schwalbe přistály - Steinhoffova a Krupinského.

Co se stalo Lt. Fährmannovi? Při útoku na svaz mu palubní střelci poškodili pravé křídlo tak, že přestal pracovat motor. Fährmann se pokusil odvést svůj poškozený letoun pryč, ale je zpozorován čtyřmi P-47. Útěk do mraků se nezdařil, Me 262 letící na jeden motor je příliš pomalý a už jsou tu americké stíhačky, které zasypávají „Schwalbe" palbou. Jejich střely prorazily kabinu a zničily přístrojovou desku. Fährmann vidí, že pokud chce přežít, musí vyskočit. Otvírá kryt kabiny, rozepíná upínací pásy a v tom okamžiku ho proud vzduchu přímo „vysál" ven. Zatahuje za padákovou šňůru a už se snáší na malý lesík těsně u břehu Dunaje. Ještě než dopadne, slyší temné zahučení, jak něco velikého spadlo do řeky, to jeho Me 262 dokončil své „poslední přistání". Fährmann zůstal viset na stromě, ale bavorští sedláci mu pomohli dolů a poskytli ošetření. Z nejbližšího telefonu nahlásil do Mnichova, že žije. Ovšem zpět k JV 44 se dostal až po strastiplné cestě 10. 4. 1945.

Lt. Fährmanna patrně sestřelil Lt. J. J. Usiatynski od 358thFG (9thAF), který si v 14.15 nárokoval jeden Me 262 poblíže místa, kam Steinhoffova dvojka dopadla.

9. 4. 1945 si bombardéry z 8thAF vybraly za cíl Mnichov, zvláště letiště Riem, odkud proti nim operovaly Me 262.

JV 44 utrpěla ztrátu nejméně jednoho stroje. Připsal si ho Major Edward B. Giller z 55thFG, který tehdy seděl v kabině jednoho P-51:

*„Když jsme doprovázeli ‚velké hochy' nad Mnichov, vletěli jsme do malé skupiny mraků severně od města, kousek před cílem. Já byl ve výšce 7000 metrů, a když jsem prováděl zatáčku, abych se mrakům vyhnul, málem jsem se srazil s Me 262, který se objevil proti mně. Viděl jsem, že ho pronásledují dva P-51, tak jsem odhodil nádrže a zatočil doleva ve snaze ho odříznout. Na chvíli jsem ho ztratil a pak ho náhle opět spatřil v 6000 metrech, stále pronásledovaného. Měl jsem výhodu výšky, a tak jsem se pustil za ním. Asi deset minut jsem ho honil, když tu tryskáč náhle provedl mírnou zatáčku a začal klesat. Ve své honičce jsme se dostali nad jižní okraj Mnichova, Me 262 v 300 metrech a já v 2000 metrech. Tu mi asi na minutu zmizel, pak se ale znovu objevil a směřoval k letišti Mnichov-Riem. Posunul jsem plynovou páku svého P-51 nadoraz a německou stíhačku jsem dohnal ve výšce 150 metrů, asi 100 metrů před přistávací dráhou. Vystřelil jsem několik dávek a pozoroval zásahy do levého křídla a trupu. Měl již vysunutý podvozek a jeho rychlost byla asi 400 km/h. Já měl na rychloměru asi 720 km/h, proto jsem ho přelétl a přitáhl řídící páku, abych znovu nabral výšku. Když jsem se ohlédl, viděl jsem, jak můj protivník sedl na břicho asi 100 metrů za přistávací dráhou. Nezačal hořet, pravděpodobně byl úplně bez paliva. Německý stroj byl ale kompletně zničen."*

Vyprávění Majora Gillera potvrzuje to, co o Me 262 říkali němečtí piloti: letoun byl nejzranitelnější při startech a přistání. Tento sestřel je toho klasickým příkladem.

Mimo tohoto letounu měla JV 44 tento den, podle hlášení Američanů, přijít o další stroj, jehož sestřelení při té samé akci nárokoval další pilot od 55thFG Lt. Grady Moor. Sestřel mu však nebyl potvrzen a nejsou známy žádné další podrobnosti.

A co o 9. 4. 1945 vyprávějí německé záznamy? Hlášení je velmi strohé:

*„Silné letecké svazy nepřítele napadly Mnichov a letiště Riem. Několik nepřátelských bombardérů sestřeleno. Startovací dráhy v Riemu silně poničeny, přerušeno zásobování vodou a elektrickým proudem. Poškozeny hangáry, dílenské budovy, zničeno několik zásobníků s palivem. Započaty intenzivní práce na odstranění škod, ovšem nejméně dva dny nebude letiště provozuschopné."*

Pro Gallanda a jeho piloty to znamená, že nějaký čas nebudou moci startovat proti nepříteli.

10. 4. 1945 byl Galland ke svému velkému překvapení povolán ke Göringovi do Obersaltzbergenu. Galland o tom později napsal:

*„Říšský maršál mne přijal s podivuhodnou slušností, nechal se informovat o počátečních bojích mé jednotky a za svou osobu mi potvrdil, že mé skeptické předpovědi o nasazení bombardovacích pilotů s Me 262 v obraně Říše byly naprosto správné. Göring tedy pochopil, že jsem měl v otázce nasazení Me 262 pravdu. Ovšem teď již bylo pozdě. Po této rozmluvě jsem již Göringa nikdy neviděl."*

Na letišti v Mnichově-Riemu se personál úporně snažil dát dráhy do provozuschopného stavu. Práce jim neustále stěžovali piloti od 353thFG, kteří házeli malé tříštivé bombičky a ostřelovali vše, co se hýbalo. Nakonec se jim podařilo objevit odstavené Me 262, které si vybrali za cíl svých útoků. Tři „Schwalbe" úplně zničili a tři poškodili. Tím se počet bojeschopných strojů JV 44 snížil téměř do nulového stavu. Steinhoff nařídil všechny zbylé Me 262 přemístit co nejdále od letiště a pečlivě zamaskovat.

11. 4. 1945 přilétly bombardéry 8thAF nad Mnichov-Riem znovu a svoji další „nadílkou" zničily jak to, co bylo již opraveno, tak další objekty letiště. Jediné pozitivní bylo, že žádný z letounů JV 44 nebyl rozbit. Přečkaly tento nálet ve svých úkrytech daleko od cíle náletu.

Mezi 12. až 15. 4. 1945 probíhaly na riemském letišti úsilovné opravné práce. V těchto dnech jak německé, tak spojenecké archívy nezaznamenávají žádné utkání s Me 262 v okolí Mnichova. Americké bombardéry odvedly zřejmě „dobrou práci" a přinutily JV 44 v těchto dnech zůstat na zemi.

16. 4. 1945 byla konečně startovací dráha v Riemu uvedena do uspokojivého stavu a stroje Jagdverbandu mohly vzlétnout k dalším akcím. První z nich byl útok čtyř Me 262 na svaz Marauderů. Akci vedl sám Galland. Později ji popsal takto: „V okolí Landsbergu jsme se setkali se svazem asi 16 Marauderů. Těmto bombardérům jsme říkali ‚Halbstarke'[9]. Zaútočil jsem přibližně ze vzdálenosti 600 metrů vypálením salvy raket do jejich formace. Bezpečně jsem pozoroval dva zásahy. Z jednoho bombardéru vyšlehl plamen a letoun v několika okamžicích explodoval. Druhý ztratil velkou část pravého křídla a okamžitě začal padat šikmo dolů. Mezitím úspěšně zaútočily tři stroje, které odstartovaly se mnou. Moje číslo, Eduard Schallmoser, který před několika dny taranoval nad Riemem jeden Lightning, si v rozčílení neodjistil zbraně, což se mu podařilo až v bezprostřední blízkosti jednoho B-26. Střelbu sice zahájil, ovšem již se mu nepodařilo nepřátelskému bombardéru vyhnout a srazil se s ním. Oba stroje začaly padat k zemi a nikdo z nás nedával mladému pilotovi žádnou šanci na přežití. O to bylo večer větší překvapení, když zazvonil telefon a na jeho druhém konci se nám z okolí Kemptenu hlásil Schallmoser. Poslal jsem pro něho auto. Trvalo to dlouho, než ho přivezli, ale nakonec se mi hlásil s poraněnou nohou a padákem v podpaží. A ještě na sebe stačil prozradit, že stihl navštívit svoji matku, která bydlela nedaleko místa jeho seskoku."

Toho dne byly ztraceny dva B-26 od 322thBG a jeden od 387thBG. Podle všech známek právě přičiněním pilotů od JV 44.

Odpoledne Gallandova jednotka startovala znovu, tentokrát proti čtyřmotorovým bombardérům 8thAF, které napadly Rosenheim, jižně od Mnichova. Opětně došlo k utkání s americkými stíhači. Major Louis H. Norley, který vedl 334thFS od 4thFG, na to vzpomíná:

*„Zajišťovali jsme přímé krytí boxu bombardérů po celou dobu jejich letu. U Mnichova ve výšce asi 700 metrů jsem spatřil jeden Me 262 letící k jihovýchodu. Poslal jsem jednu letku z naší formace, aby ho pronásledovala, a kdyby se pokusil přistát, ať ho sestřelí. Byla to marná snaha. Jakmile je pilot proudového letounu zpozoroval, přidal plyn a ulétl."*

Tentokrát to byli piloti JV 44, kteří slavili úspěch. Napadli jednu formaci B-17 a sestřelili tři stroje od 483thBG.

17. 4. 1945 vystartovalo devět Me 262 pod vedením Gallanda, Steinhoffa a Hohagena ve třech tříčlenných skupinách ze startovací dráhy v Riemu. Byl to pravděpodobně největší počet strojů, které se JV 44 najednou podařilo nasadit do akce. Malý svaz zamířil k Mnichovu, na který vysypávaly americké bombardéry svůj smrtonosný náklad.



*Messerschmitty Me 262 od JV 44. Pravděpodobně ještě v Brandenburg-Briestu u Berlína. Vpředu je letoun v.č. 111745 „bílá 5", ze kterého 3.4. 1945 po srážce s P-38 vyskočil padákem Ofw. Schallmoser.*

*Messerschmitt Me 262s from JV 44, probably still at Brandenburg-Briest near Berlin. The aircraft W. Nr. 111745 White 5 stands in the front. It is the aircraft from which Ofw. Schallmoser bailed out on 3rd April 1945 after a crash with P-38.*

Piloti Me 262 čekali, až bombardéry opustí zónu flaku, a pak po skupinách zaútočili. Nejprve odpálila své rakety první trojice. Svaz B-17 byl zasažen, jeden z bombardérů zmizel v ohlušující explozi. Okolní stroje, zasažené tlakovou vlnou, ztratily formaci a v tomto okamžiku zaútočila svými R4M další trojice Me 262. Najednou Oberst Steinhoff viděl, jak má poslední „Schwalbe" této skupiny potíže s raketami a místo, aby se po náletu odpoutal díky vysoké rychlosti od svazu bombardérů, naráží v plné rychlosti do zadní části jednoho z Boeingů. Německá stíhačka mu křídlem přímo „odřízla" jeho vysokou směrovku. B-17 se roztočila a začala padat kolmo k zemi (v jeho troskách zahynula celá posádka Lt. Brainarda H. Harrise). Me 262 ho bez vnější části křídla následoval. Steinhoff nemá čas sledovat další osud neovladatelného tryskáče, musí se svojí trojicí zaútočit. Nejprve chce odpálit rakety. Spouštěcí mechanizmus však opět selhává, a tak prolétává rozházenou formací amerických bombardérů, pálíce ze svých kanónů. Spokojeně pozoruje, jak se z jednoho B-17 vyvalil kouř. A ještě jeden stroj hoří. Náhle se zhora spouští americká stíhací obrana. Němečtí piloti se však nehodlají nechat zatáhnout do soubojů, pouze zvýší rychlost a zamíří k Riemu. Své letiště však nacházejí v troskách. Za dobu jejich nepřítomnosti ho jiný bombardovací svaz důkladně poničil. Přesto všechny Me 262 v pořádku přistávají, jsou okamžitě odtaženy a ukryty.

Vrátilo se osm strojů, chyběl pouze letoun Ofw. Eduarda Schallmosera. To byl on, který se srazil s B-17. Po tomto jeho třetím taranu již nikdo z pilotů JV 44 nevěřil, že by ho ještě někdy spatřil živého. Ovšem pouze do druhého dne, když se najednou Schallmoser objevil v Riemu. Opětně se mu podařilo neovladatelný Me 262 opustit a šťastně přistát na padáku. Po tomto boji nad Mnichovem si němečtí piloti nárokovali šest sestřelených B-17 jistě a dva těžce poškozené. Ve skutečnosti bylo ztraceno sedm B-17 (jeden ovšem po zásahu flaku) a několik těžce poškozeno.

Ráno 18. 4. 1945 zjistily zaměřovací stanice Luftwaffe silný svaz bombardérů letící v oblasti Stuttgartu. Předpokládaný cíl - Regensburg. Ihned byl kontaktován JV 44 v Riemu a Galland nařídil start šesti Me 262.

Letouny startovaly po trojicích[10]. Ten den se chystala vzlétnout patrně nejlepší sestava stíhačů nejen u JV 44, ale snad i v dějinách Luftwaffe. Tvořili ji tito piloti: Steinhoff (176 v.), Galland (104 v.), Barkhorn (301 v.), Krupinski (197 v.), Lützow (105 v.), Fährmann (4 v.). Šest mužů, kteří do konce války dosáhli dohromady 887 sestřelů!

První skupina, Galland-Barkhorn-Lützow, vzlétla bez problémů (u Majora Barkhorna to byl vůbec první bojový let s Me 262 proti nepříteli). Start druhé skupiny však začal nehodou. Jejímu vedoucímu, Oberstu Steinhoffovi, se při startu ulomila v mělkém kráteru po bombě pravá podvozková noha jeho Me 262. Stíhačka, zatížená palivem a s raketami pod křídly, se začala smýkat po zemi, pravý motor začal hořet a v plné rychlosti narazila do náspu na konci startovací dráhy. Podvozek se utrhl, letoun nadskočil do výšky a okamžitě po dopadu začal hořet. Nikdo nedával Steinhoffovi naději, že by se z této pohřební hranice mohl zachránit. Náhle se z plamenů vypotácela ohořelá postava pilota. Okamžitě byl převezen do nemocnice, kde strávil zbytek války a ještě další rok a půl svého života[11].

Zbylých pět Me 262 napadlo bombardovací svaz B-26 od 322thBG a přes stíhací ochranu P-51 jeden Marauder sestřelily a jeden poškodily. Záznamy druhé strany dokazují, že Steinhoff nebyl jedinou ztrátou JV 44 toho dne. Mustangy z 325thFG hlídkovaly 18. 4. 1945 poblíže Riemu a v 10.50 zpozoroval Maj. Ralph F. Johnsonn startující reaktivní stíhačku. Spustil se střemhlav z 3000 metrů téměř k zemi a jeho kulomety zasáhly Me 262 ve chvíli, když opouštěl startovací dráhu. Německý pilot i přes ostřelování dále stoupal a zatáčel vlevo. Johnson udržoval kontakt a střílel krátké dávky. Obě letadla se dostala do výše 1000 metrů, když tu se náhle Me 262 obrátil na záda a německý pilot vyskočil. Jméno poraženého z tohoto souboje není známo.

*(pokračování příště)*



*Česká delegace a tygří Ford Transit 74. SQN RAF (puvodně patřil již rozpuštěné 79. SQN USAFE). zleva: mjr. Josef Hlava, kpt. Vladimír Boháč, kpt. Igor Smékal, kpt. Zbyněk Lomička, mjr. Jiří Mach, kpt. Jaroslav Špaček a kpt. Vladimír Basák.*

# TIGER MEET '94 CAMBRAI - FRANCE

*Ing. Jaroslav Špaček*

V roce 1960 byla piloty (79 TFS 20 TFWE USAFE) ze základny Woodbridge a (74 SQN RAF) ze základny Coltishall založena společnost Tygrů - NATO Tiger Association (NTA). Postupně se tato asociace rozrůstala až na dnešní počet 16 letek - řádných členů a 5 letek - čestných členů. Řádnými členy se mohou stát pouze letky států NATO, které mají ve svém znaku symbol tygra, účastní se společných setkání - Tiger Meetů, tato setkání organizují a působí ve společných leteckých akcích prováděných na těchto setkáních. NTA má své pevné stanovy, které určují strukturu této asociace, kterou vede tzv. Tygří rada. Stanovy dále pojednávají o organizaci tygřích setkání, společných leteckých akcích,ale i o společných pravidlech Tygrů. Součástí každoročních setkání je i soutěž o putovní trofej - Stříbrného tygra. Tygří letky ze států, které nejsou členy NATO, se mohou stát čestnými členy po dvouleté zkušební lhůtě. O jejich přiznání rozhoduje Tygří rada.

Základním heslem NTA jsou slova „Hard to be Humble", což znamená „Těžko být pokořen". Toto heslo vyjadřuje snahu všech Tygru být co nejlepší na základě plně profesionálního přístupu k letecké profesi a snahu o dosažení co nejlepších výsledků ve veškeré konané činnosti.

Ve dnech 2. až 10. května se konalo 33. setkání Tygrů-Tiger Meet 94 na francouzské letecké základně Cambrai. Tato základna je domovem EC 1/12 francouzského letectva. Tato letka má ve své výzbroji letouny Mirage F.1C. Letošního Tiger Meetu se zúčastnilo i šest pilotů ze 2. letky 1. spl z Českých Budějovic (tedy šest pilotů MiG-29 z původní 1. letky 11 slp v Žatci) a autor článku, příslušník 1. letky 51. vrp z Prostějova. Vedoucím české delegace byl mjr. Josef Hlava. Přestože byla 2. letka 1. slp pozvána na celou dobu trvání Tiger Meetu včetně svých MiGů-29, kvůli nedostatku financí v rozpočtu armády ČR nebylo možné tuto návštěvu uskutečnit. Nakonec byla zvolena varianta přepravy českých letců na tuto akci dopravním An-24. Díky vysokým finančním nákladům spojeným s učastí na setkání Tygrů, bylo rozhodnuto, že se zúčastníme pouze čtyř nejzajímavějších dní od 5. do 8. května. Autor článku se Tiger Meetu zúčastnil proto, aby se pokusil navázat kontakt mezi NTA a 1. vrtulníkovou letkou.

Do Francie jsme odletěli 5. 5. v 9.00 z letiště Praha Kbely. Po 2 hodinách 20 minutách letu jsme přistáli v Cambrai. První den jsme strávili pozorováním létání Tygrů. Měli jsme také možnost zúčastnit se přípravy pilotů na cvičení probíhající následující den. Každý den totiž byly plněny taktické úkoly ve spolupráci mezi jednotlivými tygřími letkami. Na této spolupráci se podílel i jeden „AWACS", který zabezpečoval kontrolu vzdušné situace nad !„válčištěm". Jednotlivé lety obsahovaly úkoly úderné (včetně odhozu cvičných bomb), průzkumné, vzdušný doprovod nebo vzdušné boje. Vrtulník Sea King od 814. NAS zabezpečoval záchranu „sestřelených" letců nad mořem. Naproti ostatní vybrané jednotky francouzského letectva přestavovaly „nepřítele". Pro nás velmi zajímavý byl způsob přípravy jednotlivých pilotů. Piloti NATO jsou od počátku svého výcviku vedeni k naprosté samostatnosti a osobní zodpovědnosti za splnění úkolu. Piloti většinou obdrží pouze zadání cíle a čas jeho zničení, informace o možnostech setkání s protivníkem a o situaci na bojišti. Ostatní již většinou záleží pouze na něm. Sám si musí zvolit a naplánovat trať a profil letu s ohledem na co nejmenší riziko vlastního zničení protivníkem, sám si zvolí způsob provedení úderu i druh zbraní, který použije k co nejefektivnějšímu splnění úkolu. Samozřejmě, že tento způsob výcviku vyžaduje mnohem více letových hodin, než nálet 60 hodin ročně, který mají k dispozici piloti naší armády. Doufejme, že i naše letectvo bude brzy využívat tohoto způsobu výcviku, kdy bude každý odpovědný pouze sám za sebe a kdy vyšší velitelé nebudou muset rozhodovat o kdejaké maličkosti. Jen pro zajímavost, hlavním řídícím činitelem společného létání, které bylo vlastně malým leteckým cvičením sedmi států NATO, byl velitel hostitelské letky v hodnosti majora!

V sobotu byl na programu letecký den, který mohli shlédnout pouze pozvaní hosté. Těchto hostů však přišlo téměř čtyřicet tisíc! Neděle byla volná, odpoledne bylo ale vyhrazeno „tygřím hrám". Ty sestávaly z volejbalu, střelby z pistole a z paintballu. „Tygřích her" se však naše delegace již nezúčastnila. V té době totiž na ploše letiště již čekal An-24 pro odvoz domů. Pondělí bylo ve znamení velkého závěrečného cvičení, na které v neděli přiletěly i dva F-15E za základny Bitgurg v SRN.

Mimo leteckých akcí Tiger Meetu samozřejmě probíhaly i večery nepostrádající humor. První večer našeho pobytu se konala slavnostní večeře, po níž následovalo předávání oficiálních darů jednotlivých letek kombinované s humornou konzumací „Grog Bowle". Páteční večer byl ve znamení párty ve starém mlýně, na níž každá letka předváděla scénky z vlastního života. Sobotní večer byl opět slavnostní, přičemž po znamenité večeři byla předvedena drezúra živých tygrů, kterou vystřídal originální „tygří karneval".

Za zmínku stojí i zajímavé zbarvení některých letadel účastnících se setkání. Překrásná byla celá tygrovaná Mirage F.1C ze stavu hostitelské letky, velmi efektní byly tygří pásy na třech Tornadech ECR ze stavu 321 ECR SQN z Klosterlechfeldu. Dokonalým uměleckým provedením upoutaly směrovky belgické F-16 patřící 31 SQN z Kleine Brogel a britských BAe Hawk ze 74 SQN z Valley. Ostatně tygří doplňky bylo možné vidět téměř na všech letounech, ať již byla žlutá a černá barva nanesena na směrovkách (F-104S, Mirage 2000 či Fouga Magister), kýlech (španělská Mirage F.1) nebo přídavných nádržích (Super Etendard).

Doufejme, že poznatky získané českou delegací na letošním Tiger Meetu, zejména ze způsobu výcviku, ale i navázané kontakty pomohou jak ke zdokonalení našeho výcviku pilotů, tak i k rozšíření možné spolupráce s letectvy NATO.

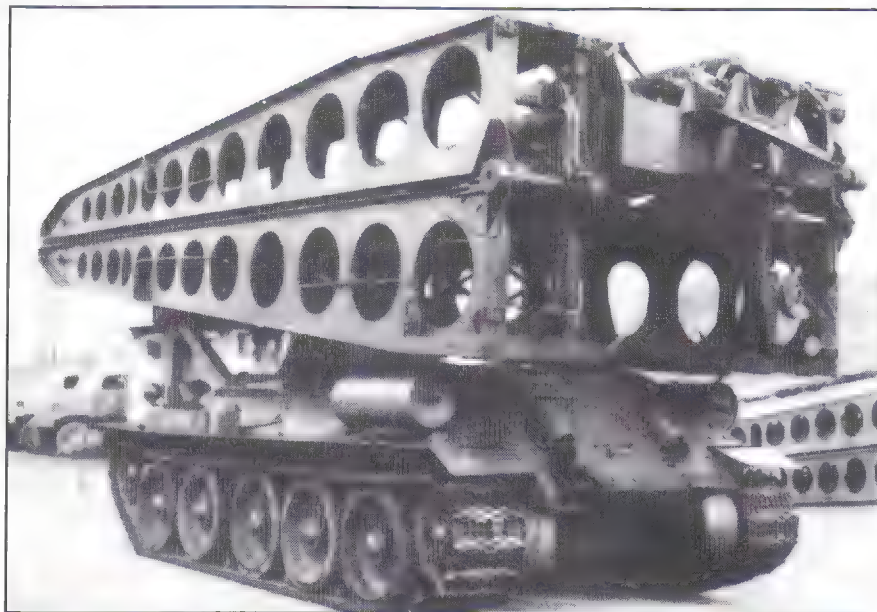
**Řádní členové NTA, květen 1994:**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 74 SQN RAF | Valley | Velká Británie | BAe Hawk |
| 31 SQN BAF | Kleine Brogel | Belgie | F-16 |
| 52 SQN GAF | Leck | SRN | Tornado IDS |
| 230 SQN RAF | Aldergrove | Velká Británie | Westland Puma |
| 53 TFS USAFE | Bitburg | USAFE v SRN | F 15 |
| 301 SQN PAF | Montijo | Portugalsko | Alpha Jet |
| 21 SQN IAF | Cameri | Itálie | F 104S |
| 142 SQN SAF | Albacete | Španělsko | Mirage F.1 |
| EC 1/12 TAFAC | Cambrai | Francie | Mirage F.1C |
| EC 5/330 FAF | Mont-de-Marsan | Francie | Mirage 2000 |
| 313 SQN RNLAF | Twenthe | Holandsko | F-16 |
| 11F Marine Nat. | Landvisiau | Francie | Super Etendard |
| 336 SQN RNOAF | Rygge | Norsko | F-5 |
| 814 NAS R. Navy | Culdrose | Velká Británie | Sea King |
| 192 SQN TAF | Balıkesır | Turecko | F-16 |
| 321 SQN GAF | Klosterlechfeld | SRN | Tornado ECR |

**Čestní členové NTA, květen 1994**

| | | |
|---|---|---|
| 141 RFS USAF ANG | McGuire AFB | USA |
| VP8 BAS US NAVY | New Brunswisk | USA |
| 89L TFS USAF | Mountain Home | USA |
| 11 SQN SwissAF | Dubbendorf | Švýcarsko |
| 2 DFS CzAF | Č. Budějovice | Česká republika |





# Československý mostný tank MT-34

Peter Turza

Efektívne využitie tankov v rôznych fázach bojovej činnosti bolo vždy závislé na rôznych posobiacich na bojisku. Medzi ne nesporne patrilo (a až do súčasnosti patrí) prekonávanie prírodných, alebo umelých prekážok, ktoré mohli sposobiť dlhodobejšie zastavenie, či v lepšom prípade značné spomalenie pohybu tankov. Ako riešiť tento problém čiastočne ukázalo už v roku 1936 anglické ministerstvo obrany, ktoré požadovalo pre potreby tankových jednotiek a útvarov výrobu mostného tanku a krytou osádkou obsluhujúcou pokladací mechanizmus z vnútra korby tanku. Vzhľadom na zložitosť a technickú obtiažnosť riešil sa tento problém ako dlhodobý program. jeho výsledky sa výrazne prejavili až počas druhej svetovej vojny. V bojových operáciach na talianskom i západnom fronte použila anglická armáda nožničkové sklápacie mosty dlhé 30 stop stavané pre nosnosť 30 ton. Pre mosty boli využité čiastočne upravené podvozky a korby tankov VALENTINE alebo CRUSADER. Pokladací mechanizmus ovládaný osádkou z vnútra tanku však nebol presný a dochádzalo na ňom ku poruchám hydraulického systému. Z týchto dovodov prechádzali tanky čiastočnou rekonštrukciou. Počas rekonštrukcie sa okrem úprav mostu nožničkového typu a jeho mechanizmu vyvinul i most skonštruovaný z jednoho kusu. Jeho rozpätie malo rovnakú dĺžku ako povodný nožničkový most, ale hmotnosť zaťažanie stúpla na 60 ton. Most a jeho mechanizmus sa montoval na korbu tanku CHURCHIL. Zdvíhanie sa dialo na vyvýšenom mieste hydraulicky poháňaným remenom. Pri doprave spočíval most vo vodorovnej polohe na zadnej časti tanku. I keď sa tieto tanky celkom úspešne použili v bojových podmienkách, rovnako ako oba predchádzajúce typy mostných tankov kritika zo strany vojsk na ich zložitosť a malé rozpätie bola oprávnená. Preto začiatkom roku 1945 technické tymy v Anglicku a USA rozbehli práce na nových typoch mostných tankov, ktoré neprerušil ani koniec vojny, ale práve naopak. V novembri 1946 americký časopis ARMOREL CAVALRY JOURNAL okrem iného v článku „Čo je zlé na obranej vozbe" oboznámil vojenskú verejnosť s výsledkami práce konštruktérov a technikov pracujúcich na programoch mostných tankov. Podľa nich optimálny typ mostného tanku mal mať most nožničkového typu s rozpätím 60 stop a s nosnosťou 40 ton. V tom čase sa uvedenou problematikou začali zaoberať konštruktéri v ďalších armádach československú nevyjímajúc. Konštrukciou mostného tanku sa zaoberalo veliteľstvo ženijného vojska spolu s Vojenským technickým ústavom (ďalej VTÚ) intenzívne od začiatku roku 1946, kedy po vyradení dvoch kusov mostných tankov VALENTINE ostalo ženijné vojsko bez tohoto prostriedku. Vo VTÚ, kde boli oba tanky po vyradení prevezené, sa na nich uskutočnili rôzne skúšky s hydraulickým systémom i s mostami samotnými. Výsledky však boli neuspokojivé, preto sa ďalšie práce a skúšky zastavili. Začiatkom roku 1947 bola zvolaná na veliteľstvo ženijného vojska porada za účasti zástupcov delostrelectva, tankového vojska a Vojenského technického ústavu, na ktorej sa okrem iného riešila i otázka mostného tanku. Boli predložené rôzné návrhy od nákupu v zahraničí až po snahu o vlastný vývoj. Pretože v tomto období potrebovala armáda urýchlene doplniť a čiastočne i modernizovať hlavné druhy výzbroje, bol vývoj mostného tanku odsunutý.

V rokoch 1950-1951 z dovodu zmien v názoroch na vedenie bojovej činnosti začína čoraz častejšie vystupovať do popredia otázka mostného tanku. Preto dňa 30. 4. 1952 zvolalo veliteľstvo ženijného vojska do VTÚ poradu, ktorá posúdila ideové návrhy na mostný tank a poverila konštrukčnými prácami podnik ČKD Sokolovo. Jeho projektové oddelenie obdržalo 5. 5. 1952 základne technicko-taktické parametre, v ktorých sa požadovala dĺžka mostu 17 metrov, namontovanie mostu a špeciálnych zariadení na korbu tanku T-34 bez veže, položenie mostného pola posádkou z vnútrajšku tanku a obranu mostného tanku spodným guľometom a organickými zbraňami osádky. Súčasné projektové oddelenie obdržalo i časový harmonogram podľa ktorého zpracovanie komplexného návrhu malo byť hotové do 30. 6. 1952 a podrobné konštrukčné zpracovanie výkresov, ich kontrola a zhotovenie modelu do 30. 12. 1952. Všetky uvedené termíny boli dodržané, čo znamenalo, že sa v januári 1953 prikročilo v ČKD Sokolovo ku samotným prácam na prototype, ktoré skončili 20. 6. 1953. V mezdiach možnosti podniku boli od 29. 6. 1953 začaté podnikové skúšky s prototypom, trvajúce až do 14. 10. 1953. Skúšky preverili hlavne únosnosť mostu a elementárne kinetické a funkčné vlastnosti prototypu. Ako základný nedostatok sa počas skúšok ukázalo preťaženie podvozku tanku asi o 6 ton. Podnik z tohoto dovodu navrhoval VTÚ dve varianty riešenia, buď umiestiť most a ďalšie zariadenie na podvozok ťažkého tanku, alebo použiť pri konštrukci mostu duralu. Ani jedna z predložených variant nebola prijatá. Preto do prvej etapy vojskových skúšok v priestore Litoměřic trvajúcich od 21. 10. do 5. 11. 1953 išiel pôvodný prototyp na podvozku T-34. Záverečná správa pre veliteľstvo ženijného vojska a VTÚ konštatovala, že po technickej stráke bola základná úloha splnená a most požadovaného rozpätia a nosnosti sa mohol inštalovať a prevážať na podvozku tanku T-34. Preťaženiu tanku sa velký význam neprikládal. I napriek pozitívnemu hodnoteniu prototypu pri vojskových skúškach bolo nutné vykonať úpravy a rekonštrukciu prototypu tak, aby mostný tank nebol doriešený ako mechanizmus, ale ako bojový prostriedok, používaný v poľných podmienkách zaťažených pôsobením ZHN. Po





skončení úprav sa v lete 1954 uskutočnili podnikové skúšky, v ktorých prototyp uspel. Začiatkom septembra hlásil podnik ČKD Sokolovo pripravenosť prototypu ku 2. etape vojskových skúšok. 20. 9. 1954 rozhodlo veliteľstvo ženijného vojska vykonať šesť dní trvajúce vojskové skúšky v rámci cvičenia vojsk vo výcvikovom priestore Doupov. Prototyp bol začlenený do zostavy tankov priamej podpory pechoty. Pri skúške funkčnosti došlo na prototype ku dvom dielčím poruchám na prevode navijáku. Po opravách sa mostný tank použil celkom dvakrát pri premostení protitankovej priekopy. Osádka prototypu tieto úlohy zvládla za cenu vlastnej bezpečnosti a za cenu stáleho odstraňovania porúch. Preto ešte pred dokončením vojskových skúšok odoslala skúšobná komisia podniku ČKD Sokolovo hodnotiacu spravu, v ktorej požadovala pripraviť a urýchliť úpravu navijáka a jeho pohonu. Po príchode prototypu do závodu konštrukčný tým okamžite pristúpil ku riešeniu uvedených problémov. Tieto sa do polovice novembra čiastične podarilo vyriešiť a takto upravené navijáky bolo rozhodnuté namontovať do ďalších troch prototypov mostných tankov. Prácu na prototypoch prerušila koncom roku 1954 začínajúca demilitacia strojárenského sektoru, ktorej bezprostredný dopad spočíval v tom, že závod odmietal ďalej vyvíjať vojenskú techniku. Po dĺhotrvajúcich jednaniach sa podarilo veliteľstvu ženíjného vojsak presadiť, že mostný tank v ČKD Sokolovo zostal. Závod však zato vôbec nezabezpečil konštrukčnú a montážnu kapacitu. Pre tri rozpracované prototypy boli k dispozícii 3 konštruktéri a 4 až 5 montérov. Tieto dokázali do polovice roku 1955 realizovať všetky pripomienky na povodnom prototype a dokončiť ešte jeden z rozostavených prototypov. V januári 1956 sa za účasti pracovníkov z VTÚ predviedol prototyp sovietským tankovým odborníkom, ktorí sa až na dielčie pripomienky vyjádrili o prototype pozitívne. Začiatkom leta 1956 bol prototyp predvedený poľskej a v novembri sovietskej vojenskej delegácii. Hoci počas ukážok nedošlo na prototype ku žiadnym závadám, požadovali naši odborníci dielčie úpravy pokladacieho mechanizmu. Pomalý postup prác a stale ťažkosti s vedením podniku ČKD Sokolovo, boli příčinou, ktorá znamenala presunutie dokončovacích prác a plánovanej výroby overovacej série do závodu J. V. Stalina v Martine. Závod však viac ako rok odmietal riešenie problematiky mostného tanku. Až na základe direktívného nariadenia zo strany MNO a ministerstva strojárenstva v roku 1958 vyrobil podľa výkresov prototypu prvých 5 kusov overovacej série mostných tankov. S mostnými tankami overovacej série boli uskutočnené podnikové a koncom jara 1958 doplňovacie vojskové skúšky, na ktorých tanky vyhoveli. Podľa záverov skúšobnej komisie sa podarilo splniť všetky požadované taktickotechnické požiadavky s výnimkou hmotnosti mostu. I cez túto skutočnosť nariadila komisia zaviesť čo najrychlejšie do výzbroje armády mostný tank pod označením MT-34. (V lete technická rada MNO uvedený návrh plne akceptovala. Rekonštrukciou určitej časti bojových tankov T-34/85 na mostné tanky bol okrem závodu J. V. Stalina v Martine poverený hlavne opravarenský závod v Novom Jičíně. Aký počet bojových tankov T-34/85 sa rekonštruoval a či rekonštrukcie probehli v uvedených závodoch sa žiaľ nepodarilo s istotou zistiť.)

Začiatkom septembra 1958 na základe požiadavku veliteľstva ženijného vojska rozhodla technická rada MNO o zahájení výroby podvalníkov pre prepravu založných mostov tankov MT-34. Požadoval sa podvalník schopný jazdy nielen po komunikáciach, ale i v ťažkom teréne. Technické práce sa rozbehli takmer okamžite a v januári 1959 bolo možné pristúpiť ku montáži samotného prototypu podvalníku. Konštrukčne tvorili podvalník dva rovnaké jednoosé podvozky spriahnuté za sebou. Nápravy jednotlivých podvozkov boli výkyvné v dvoch smeroch na seba kolmých, čo umožňovalo sledovanie nerovnosti terénu pri jazde. S prototypmi podvalníku sa v lete 1959 uskutočnili vojskové skúšky. Ako ťahač sa použilo vozidlo Tatra 141. Skúšky ukázali niektoré nedostatky v brzdovom systéme. Tieto sa v priebehu jesene 1959 odstránili a prvá časť doplňkových vojskových skúšok sa uskutočnila v novembri 1959. Druhá časť skúšok vo VVP Doupov v apríli 1960 skončila bez akýchkolvek nedostatkov. Skúšobná komisia doporučila zaviesť podvalník pod označením PM-34 do výzbroje armády.

Rýchle zavádzanie nových zbraní a bojovej techniky do čs. armády a zmeny v názoru na možné vedenie boja mali za následok rýchle zastarávanie mostného tanku

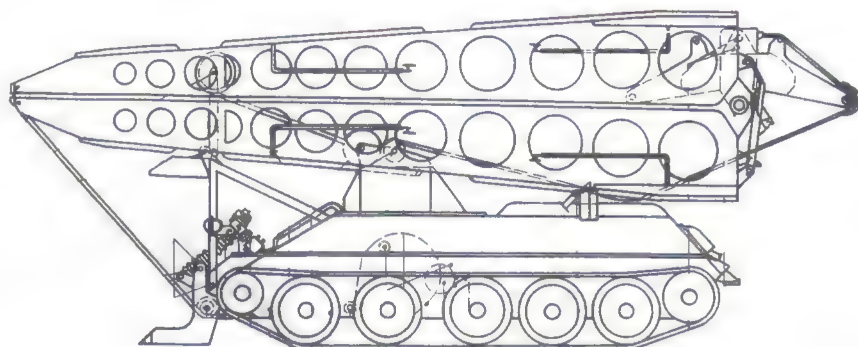
MT-34 a podvalníku PM-34. Tieto prostredky svojimi vlastnosťami nestačili na plnenie taktických požiadavek zabezpečenia pohybu tankových jednotiek. To sa týkalo hlavne tanku MT-34, ktorý vďaka preťaženiu podvozku dosahoval o 20 % nižšieho tempa presunu ako bojový tank T-34/85. Na tempo bojových tankov T-54A mostný tank MT-34 už vobec nestačil. Preto bolo rozhodnuté prikročiť k vývoju nového mostného tanku na podvozku T-54 pod označením MOTÁK, ktorý mal MT-34 nahradiť v roku 1966/1967. Z tohto dovodu stratilo veliteľstvo ženijného vojska záujem v roku 1963 o navrhovanú modernizáciu MT-34.

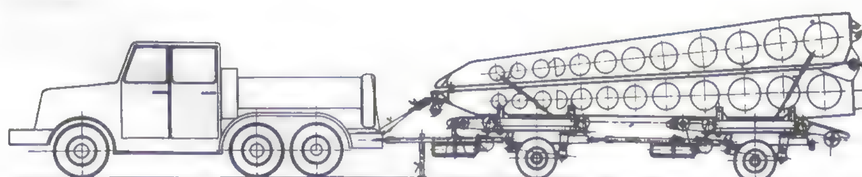
**TTD mostného tanku MT-34**

| | |
|---|---|
| Rozměry: | |
| - délka tanku s naloženým mostem | 9,9 m |
| - délka tanku s položeným mostem na rovině | 25,0 m |
| - šířka vozidla bez mostu | 3,1 m |
| - šířka mostu | 3,1 m |
| - výška vozidla s naloženým mostem | 3,7 m |
| Celková váha: | 36,0 t |
| Váha mostu: | 8,0 t |
| Čas potřebný pro položení mostu | 5 min |
| Čas potřebný pro naložení mostu | 20 min |
| Průměrný specifický tlak | 1,0 kp/cm² |
| Obsluha (osádka) | 3 |
| Průměrná rychlost tanku | |
| - po cestách | 20 km/hod. |
| - v terénu | 18 km/hod. |
| Maximální rychlost tanku | 25 km/hod. |
| Spotřeba paliva na 100 km | |
| - po cestách | 270 l |
| - v terénu | 330 l |
| Spot. paliva při pokládání mostu | 27 l/MH |
| Maximální dovolený úhel stoupání | 25° |
| Max. dovolený boční náklon | 12° |
| Překonatelná šířka příkopu | 2,3 m |
| Překonatelná výška kolmé stěny | 0,7 m |
| Dovolená hloubka brodění | 1,1 m |

**TTD podvalníku PM-34**

| | |
|---|---|
| Typ podvalníku | |
| - kolový, dvounápravový se samostatnými sklopnými podvozky | |
| Celková váha | 7,5 t |
| Celková váha s naloženým mostem | 15,5 t |
| Osové tlaky: přední | cca 7,5 t |
| zadní | cca 8,0 t |
| Osádka při skládání mostu (osádka tanku MT-34 a řidič tažného vozidla) | 4 muži |
| při přesunu | 1 muž |
| Čas potřebný pro naložení mostu | 15 minut |
| Čas potřebný pro složení mostu | 10 - 15 minut |
| Rozměry: | |
| Celková délka podvalníku PM-34 | 9,7 m |
| Celková délka prázdné soupravy | 16,8 m |
| Celková délka naložené soupravy | 18,0 m |
| Šířka: rám rozložen | 3,36 m |
| rám sklopen | 2,40 m |
| Výška: | |
| rám rozložen | 1,25 m |
| rám sklopen | 1,7 m |
| Celková výška s naloženým mostem | 3,25 m |







# U. S. Coast Guard

*Stefan Semerdjiev*

4. srpna 1790 na návrh tehdejšího ministra financí Alexandra Hamiltona, Kongres Spojených států učinil rozhodnutí o založení tzv. Revenue Cutter Service (RCS) s flotilou složenou z deseti ozbrojených škunerů, nazvaných cutters. Hlavní úkoly RCS, předchůdce nynější Coast Guard, bylo vybírání celních poplatků, stráž celníků a boj proti podloudníkům. Vzhledem k tomu, že válečné loďstvo U.S. Navy bylo založené až v roce 1798, byl RCS během jednoho desetiletí v podstatě jedinou námořní silou schopnou střežit pobřeží a hájit námořní zájmy nově vytvořených Spojených států.

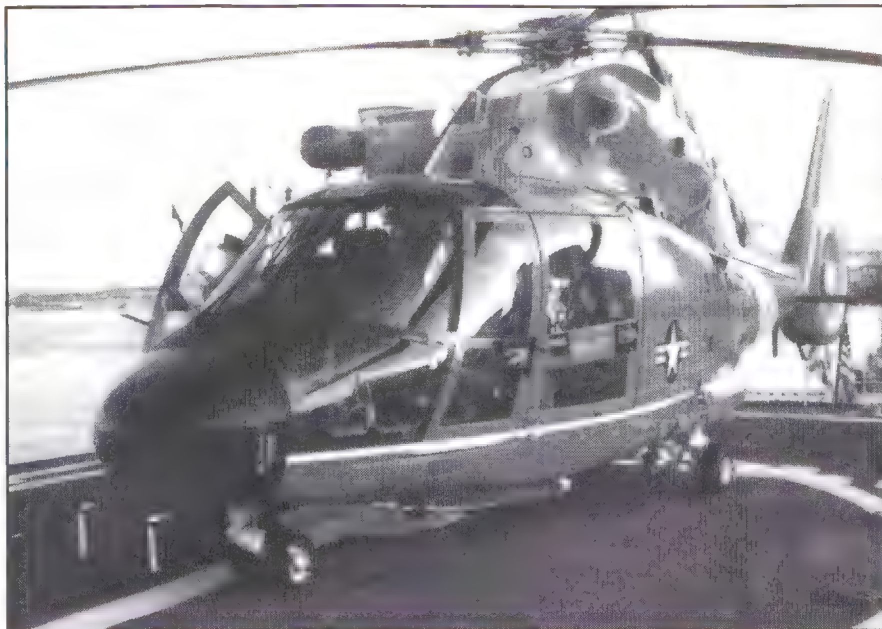
Pak byl v roce 1797 zvýšen počet lodí. Na základě usnesení Kongresu z 25. února 1799 byla RCS daná pod jurisdikci U. S. Navy a její lodě a personál byly užívané pro bojové akce ve všech válkách a konfliktech z té doby doposud: tzv. kvazi-válka s Francií (1798-1801), válka s Anglií (1812), válka se Seminoly na Floridě (1835-1848), válka s Mexikem (1846-1848), občanská válka (pět cutters tehdy bojovalo na straně Konfederace), první a druhá světová válka, válka ve Vietnamu a operace Pouštní bouře. Je třeba zmínit fakt, že v období 1815-1845 dokázala RCS zcela zlikvidovat nebezpečí způsobené piráty, kteří do té doby přepadali americké obchodní lodě.

V důsledku spojení RCS s námořní záchrannou službou Lifesaving Service byla 28. ledna 1915 založena služba pobřežní stráže U. S. Coast Guard (USCG). Prvního července 1939 byla k ní připojena služba budující a udržující majáky Lighthouse Service.

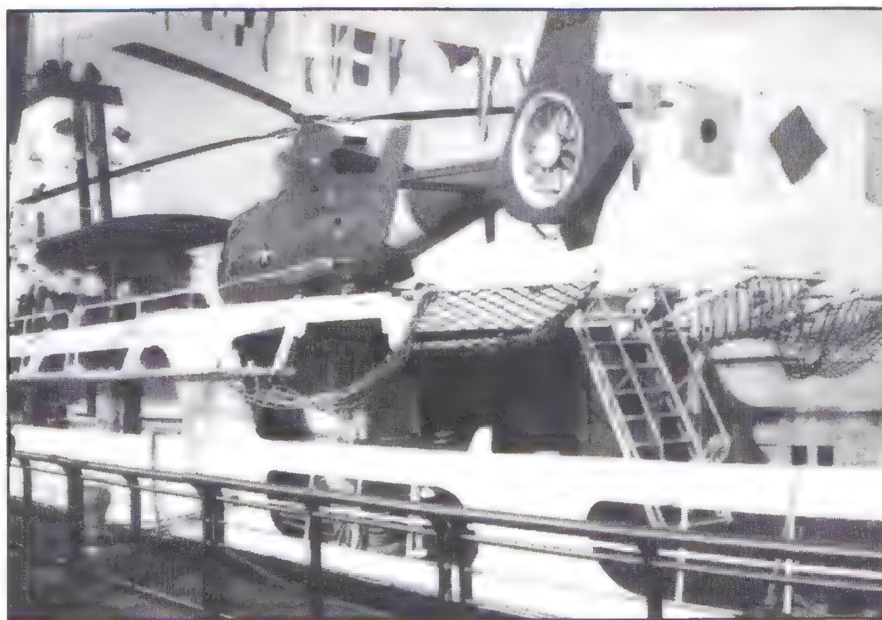
USCG je vojenská organizace, jejíž mnohostranná činnost se každoročně přizpůsobuje ke změnám požadavků současné doby. Nyní má k dispozici přes 250 lodí, kolem 2000 člunů a přes 200 letounů a vrtulníků. Na základě rozhodnutí Kongresu její posádka nesmí překračovat 39 000 osob.

USCG má čtyři hlavní a více než tucet pomocných úkolů. Nejdůležitější úkoly jsou tyto: zajištění dodržování zákonů; zajištění bezpečnosti plavby; ochrana životního prostředí a zajištění národní bezpečnosti. Tyto úkoly zahrnují: záchranu lidí a lodí na moři; ochranu moře před znečištěním naftou a odpady; poskytování pomoci při navigaci pro zajištění bezpečnosti námořní dopravy pomocí elektronových navigačních systémů (LORAN C); bóje a ukazatele trasy; prorážení tratě skrz ledové plochy ledoborci; zabezpečení platformy pro uskutečnění důležitých vědeckých a ekonomických průzkumů; kontrolu a registraci obchodních a sportovních lodí; zajištění bezpečnosti pobřeží Spojených států před vnějšími a vnitřními nepřáteli; zajištění dodržení amerických zákonů a mezinárodních dohod týkajících se především bezpečnosti plavby; chytání ryb a podloudnictví i pašování drog.

V roce 1993 na jeden den připadly následující operace realizované USCG: provedení 144 akcí pro záchranu lidí; zachráněno 12 lidských životů; poskytnutí pomoci 315 osobám; reagování na 23 případů vylévání nafty a nebezpečných chemikálií; kontrola 64 obchodních lodí; vyšetření 17 námořních nehod; odhalení 145 kg marihuany a 60 kg kokainu (s celkovou obchodní hodnotou 7,7 miliónů USD); poskytnutí 150 navigačních služeb; zachycení 112 ilegálních imigrantů.



*Aerospatialle HH-65A Dauphin na palubě USCGC Courageous (WMEC 622).*
*Aerospatialle HH-65A Dauphin on board of the USCGC Courageous (WMEC 622).*






*Grumman HU-16 Albatross používaný do konce 70. let.*
*Grumman HU-16 Albatross used until the end of the seventies.*

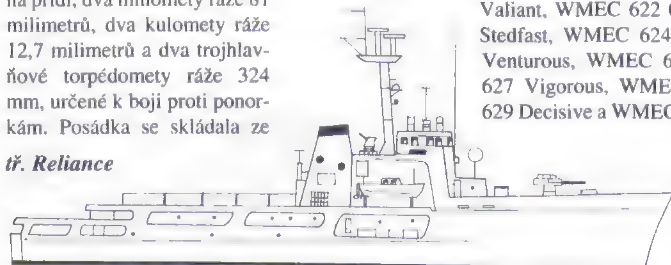
# Kutry U. S. Coast Guard

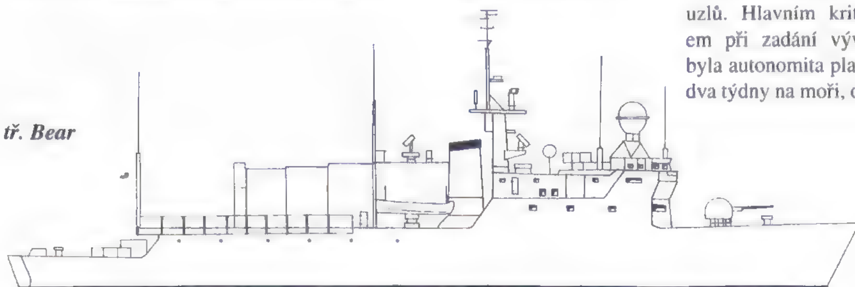
Jak se zmiňuje ve svém článku o historii US Coast guard pan Semerdiev, nejvýznamnějšími plavidly této námořní agentury jsou takzvané cutters, do češtiny zpravidla překládané jako kutry. Toto označení většinou svádí k představě nějakého upraveného rybářského plavidla, což je ovšem naprosto mylný dojem. Kutry pobřežní stráže jsou výkonnými hladinovými plavidly, odpovídající velikostí a výzbroji fregatám, po rozsáhlé modernizaci třídy Hamilton lze tento typ bez rozpaků zařadit mezi raketové fregaty.

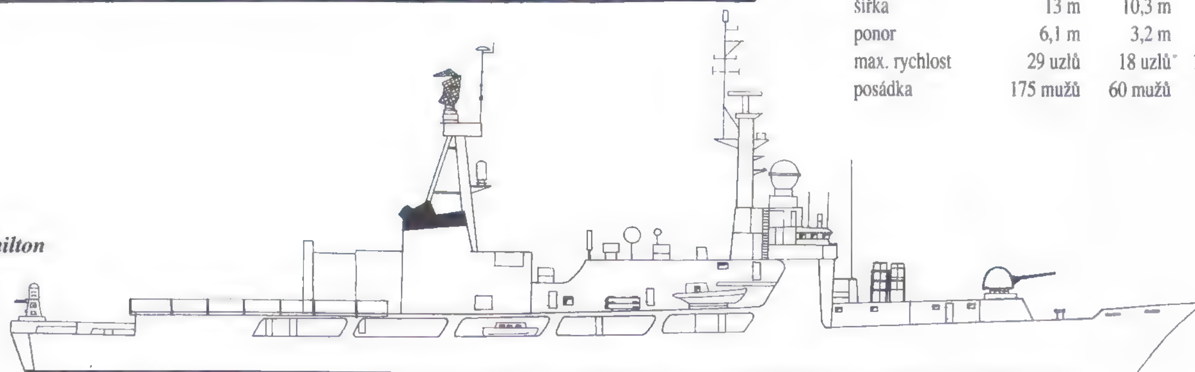
Fregaty třídy Hamilton jsou největšími bojovými plavidly Pobřežní stráže, jde o celkem rozsáhlou třídu, stavěnou v šedesátých a počátkem sedmdesátých let loděnicí Avondale ve státě New Orleans. Patří sem typová loď WHEC 715 Hamilton, stavěná v letech 1965-67, jejími sestrami jsou WHEC 716 Dallas (1966-67), WHEC 717 Mellon (1966-67), WHEC 718 Chase (1966-68), WHEC 719 Boutwell (1966-68), WHEC 720 Sherman (1967-68), WHEC 721 Gallatin (1967-68), WHEC 722 Norgentau (1967-69), WHEC 723 Rush (1967-69), WHEC 724 Munro (1970-71), WHEC 725 Jarvis (1970-71) a WHEC 726 Midgett (1971-72). Lodě jsou poháněny dvěma plynovými turbínami Pratt and Whitney o výkonu 28 000 koňských sil, umožňujících dosažení až devětadvacetiuzlové rychlosti a dvěma pomocnými dieselovými motory Fairbanks, používanými při ekonomické plavbě, manévrování v přístavech a podobně. Tyto pohonné jednotky dávají výkon 7200 koňských sil. Výzbroj původně tvořil jeden kanón ráže 127 milimetrů, umístěný v otočné věži na přídi, dva minomety ráže 81 milimetrů, dva kulomety ráže 12,7 milimetrů a dva trojhlavňové torpédomety ráže 324 mm, určené k boji proti ponorkám. Posádka se skládala ze 165 mužů. Radarové vybavení prezentoval systém SPS 29, sonar byl typu SQS 36 nebo SQS 38. V letech 1983 - 1991 probíhala radikální rekonstrukce celé třídy. Díky použití moderních elektronických zbraňových systémů pak bojová hodnota fregat nebývale vzrostla. Ze zádě může stále operovat vrtulník, pro nějž je na lodi vybudována letová plošina a teleskopický hangár. Vrtulníkem fregaty disponují již od zařazení do služby, během rekonstrukce byly modernizovány systémy jeho navádění, v systému LAMBS I z lodí vzlétá stroj Kaman Seasprite. Jinak však z původní výzbroje zůstaly zachovány pouze protiponorkové torpédomety, ostatní zbraňové systémy byly zaměněny moderními. Loď tak dnes disponuje jedním automatickým kanónem OTO Melara ráže 76 milimetrů italského původu, dále rychlopalným rotačním kanónem Phalanx ráže 20 milimetrů, jde o šestihlavňovou zbraň využívající Gatlingova principu a vycházející z kanónu Vulcan, používaného pozemními silami a letectvem. K boji s hladinovými cíli slouží protilodní řízené střely Harpoon, vypouštěné ze dvou čtyřnásobných odpalovacích kontejnérů, protileteckou výzbroj dále posílily dva kanóny ráže 20 milimetrů, staré kulomety ráže 12,7 mm byly nahrazeny čtyřmi stejné ráže a vylepšeného provedení. Jsou používány zejména k ostřelování lehkých hladinových cílů a vrtulníků v bezprostřední blízkosti lodi.

Po popsané modernizaci jsou všechny lodě popsané třídy stále ve službě.

V letech 1963 - 69 probíhala stavba menších kutrů třídy Reliance, k níž náležejí WMEC 615 Reliance, WMEC 616 Diligence, WMEC 617 Vigilant, WMEC 618 Active, WMEC 619 Confidence, WMEC 620 Resolute, WMEC 621 Valiant, WMEC 622 Courageous, WMEC 623 Stedfast, WMEC 624 Dauntless, WMEC 625 Venturous, WMEC 626 Dependabie, WMEC 627 Vigorous, WMEC 628 Durable, WMEC 629 Decisive a WMEC 630 Alert. Jde o podstatně menší plavidla než třída Hamilton, poháněná dvěma diesely Alco o výkonu 5000 koňských sil, dovolujících plavbu rychlostí 18 uzlů. Hlavním kritériem při zadání vývoje byla autonomita plavby dva týdny na moři, operace měly probíhat do vzdálenosti 500 námořních mil od vlastního pobřeží. Výzbroj tvoří jeden 76 mm kanón, který zprvu představoval jedinou zbraň, při pozdějších modernizacích k němu přibyl další ráže 25 milimetrů, dva 12,7 mm kulomety a dva až čtyři minomety ráže 81 milimetrů. Protiponorkovou výzbroj představuje trojhlavňový 324 mm torpédomet, v době míru ovšem neinstalovaný na palubě, ten by byl montován až před zahájením válečného konfliktu, tehdy by kutry dostaly i připravované sonary SQS 36/38. Popsané modernizace probíhají od roku 1989 a mají být ukončeny do roku 1996. Lodě třídy Reliance jsou vybaveny přistávací plošinou pro vrtulník, pro který však není instalován hangár, takže stroj nemůže operovat z lodi stabilně. Po modernizačním programu bude celá třída sloužit i další roky ve stavu US Coast Guard. Výstavba dalších kutrů byla zahájena roku 1979, náležejí ke třídě, známé po prvním plavidle jako Bear. Po WMEC 902 Bera (stavěné 1979-83) následovaly WMEC 902 Tampa (80-84), WMEC 903 Harriet Lane (1980-84), WMEC 904 Northland (1981), WMEC 905 Spencer (1982-85), WMEC 906 Seneca (1982-85), WMEC 907 Escanaba (1983-86), WMEC 908 Tahoma (1983-87), WMEC 909 Campbell (1983-87), WMEC 910 Tietis (1984), WMEC 911 Forward (1986-89), WMEC 912 Legare (1986-89) a WMEC 913 Nohawk (1987-90). Jsou navrženy pro hlídkovou a protiponorkovou činnost, mají větší rozměry a výtlak než předchozí Reliance, zároveň jsou vybaveny účinnější výzbrojí a širším spektrem elektronických systémů. jejich výzbroj se skládá z jednoho italského automatického kanónu OTO Melara ráže 76 milimetrů, v případě zostření mezinárodní situace je však možné během velice krátké doby dále instalovat jeden 20 mm rotační kanón Phalanx, dva kulomety ráže 12,7 mm, čtyři minomety ráže 81 mm, s protiponorkovou výzbrojí se zatím nepočítá, i když někteří odborníci hovoří i o možnosti rozšíření zbraňových kompletů a elektroniky i tímto směrem. Na zádi se nachází letová plošina a teleskopický hangár, dík jimž může na lodi neustále sídlit moderní vrtulník Sikorski Black Hawk v systému LAMPS III. Pohon zajišťují dva diesely Fairbanks o výkonu 7 000 koňských sil, dovolující dosažení až dvacetiuzlové rychlosti. Před nasazením do bojové akce by kutry dostaly připravené sonary SQR 19.


tř. Reliance


tř. Bear


tř. Hamilton

**Hlavní technická data (1994)**

| | Hamilton | Reliance | Bear |
|---|---|---|---|
| standardní výtlak | 2716 t | 950 t | 1200 t |
| max. výtlak | 3050 t | 1007 t | 1780 t |
| délka | 115 m | 64 m | 82,3 m |
| šířka | 13 m | 10,3 m | 11,7 m |
| ponor | 6,1 m | 3,2 m | 4,1 m |
| max. rychlost | 29 uzlů | 18 uzlů | 19,5 uzlů |
| posádka | 175 mužů | 60 mužů | 80 mužů |

# Nové vojenské muzeum v Moskvě

*V. Roman*

9. května v den vítězství nad fašistickým Německem bylo v Moskvě otevřeno nové vojenské muzeum. Má poněkud dlouhé jméno „Memorial pobědy na Poklonnoj gore", a ještě delší historii; jeho založení sahá ještě do dob brežněvovské éry před rokem 1980. Muzeum se nachází na Kutuzovském prospektu nedaleko od Borodinské panorámy a Borodinského pole, místy historických bitev ruské armády s napoleonskými vojsky z časů první vlastenecké války v rusku v r. 1812. Koncepce muzea byla mnohokrát měněna v závislosti na vkusu generálních tajemníků. Od pompézního Brežněva do skromných poměrů za Gorbačova a později.

9. května byla otevřena první část komplexu památníku: hlavní budova (s Centrálním sálem slávy), park s fontánami a dvě prostranství s bojovou technikou: jedna s leteckou a druhá s pozemní a námořní. Dále se na prostranství před hlavní bodovou plánuje umístit hlavní druhy výzbroje Velké


2

vlastenecké války, na centrální a pravé aleji parku - další část bojové techniky včetně kořistní a v jižní části bude umístěna dioráma „linie fronty" se vším, co k tomu patří. Expozice první části bude pro návštěvníky otevřena asi v půli července, zatím je uzavřena za účelem dokončovacích prací. Bohužel skutečných exponátů bojové techniky z dob II. světové války je v něm celkem málo.

V letecké expozici jsou to neúplné, bez povrchové úpravy a s rozstykovými nosnými plochami dvě makety v měřítku 1:1 nevalné kvality. I-16 a MiG-3 zapůjčené z leteckého muzea v Moninu. Také z Monina pochází letoun IL-10 už ovšem poválečné produkce (modifikace IL-10M z r. 1951). Mnohem zajímavější expozice tanků obsahují řadu rarit, se kterými se nesetkáme v žádném jiném muzeu: obrněný dělostřelecký tahač „Komsomolec", střední tank T-44 a kořistní japonský lehký tank „Na-Go", typ 95, vzor 1935. Bohužel snaha autora objevit původ tohoto vzácně nasazovaného japonského tanku se nesetkala s úspěchem. I když nejpravděpodobnější se jeví dvě verze: ze zavřeného tankového muzea v Kubince nebo z ostrova Šikotan (jeden z kurilských ostrovů, na který si činí nárok Japonsko), kde se v současnosti nachá-


4


1

zejí v celkem zachovalém stavu jak tanky a děla, tak i letouny z válečných dob (např. Ki-43 Oscar, P-63 King Cobra). V námořní části jsou vystaveny typické dělostřelecké věže s výzbrojí kanónů malého a středního kalibru (od 25 do 130 mm), automatické zbraně, námořní miny, torpédomety a torpéda.

Dlouhá léta nerozumné politiky, kdy se všichni snažili směřovat ke světlým zítřkům, přinesla na území bývalého SSSR své hořké plody i ve vojenských muzeích: takřka úplnou absenci exponátů bojové techniky z doby Velké vlastenecké války. Místo toho zaujaly místa v expozicích současné typy bojové techniky, dodané armádou. Tomuto trendu odpovídá i nové muzeum, kde více než 70 % exponátů zaujímají tanky, letouny a vrtulníky ze 70. - 80. let, nikterak nesouvisející s hlavní tématikou expozic. Můžeme doufat, že po úplném otevření expozic se tyto proporce změní ve prospěch historických exponátů, kterých by mělo přibývat. (Slíbeny jsou také německé kořistní tanky.)

Vítězství nad fašismem bude tak dokumentováno nejen v mramorových památnících, na fotografiích a domovních dokumentech, ale i reálem - kovem. V současné době jsou v muzeu představeny následující exponáty bojové techniky:



3

**Letectví:** Li-2, IL-10M, I-16 (maketa), MiG-3 (maketa), MiG-15 UTI, MiG-17F, MiG-21, MiG-23M, MiG-29, Su-17M3, Mi-24, Mi-8.

**Pozemní technika:** T-35/85, Su-100, IS-2, IS-3, ISU 152, T-44, japonský tank „Na-Go", polopancéřový dělostřelecký tahač „Komsomolec", kaťuše BM-13 na podvozku „Studebacker", 122 mm samochodné dělo AS1, T-55, T-72, BMP-1, BMV-2, nákladní automobily ZiS-5 a GAZ-AA a více než 20 typů těžkých, protiletadlových, protitankových a horských kanónů.

**Námořní technika:** dělostřelecké věže s výzbrojí ráže 130, 85, 76, 45, 37 a 25 mm, 533 torpédomety a torpéda, námořní miny.

Všechny exponáty jsou vystaveny na volně přístupných místech a je možno je fotografovat, a na některé z nich je možný přístup.

*Foto: 1) Polopancéřový dělostřelecký tahač T-20 (Komsomolec) byl za dob války jedním z nejrozšířenějších pancéřových vozidel, 2) Japonský lehký tank Na-Go, typ 95, vzor 1935, 3) Vzácný první poválečný sovětský střední tank T-44., 4) Letecká část expozice představuje především letouny 60. - 80. let.*

# Vaříme z plastu (7)

## Koukáme se na nohy

Až na výjimky, vypouštěné z katapultů pozemních, lodních, ponorkových, vzducholodních, na typy vynášené jinými letadly a další převážně experimentální hříčky, musí letadlo na něčem stát. Přistávací zařízení prodělalo stejně pozoruhodný vývoj jako všechny ostatní technické celky letounů.

První letadla - pomineme-li pradědečky na lyžinách - měla podvozek jednoduché konstrukce. Byly to vlastně vzpěry nesoucí pod křídly hřídel s koly, vzadu pak byla tak zvaná ostruha. Kola měla výplet, který je v malých měřítkách skoro nenapodobitelný, ve větších pak jen s největším úsilím. Existují ovšem firemně vyráběná vyplétaná kola, většinou leptaná. U nás se s nimi setkáme v modelech Eduard. Výplet se ovšem brzy skryl pod plátěný potah - spíše kvůli problémy se zanášením trávou a hlínou než kvůli aerodynamice. Ostruha bývala obvykle dřevěná s kováním. Obě části podvozku se brzy začaly odpružovat, a to pryžovými pásy. První obrázek ukazuje takovou historickou konstrukci u letounu Moran J. U tohoto typu nesl systém podvozkových vzpěr také mechanismus nakrucování konců křídel, předchůdce křidélek (výkres z Modělist Konstruktor 1/82).

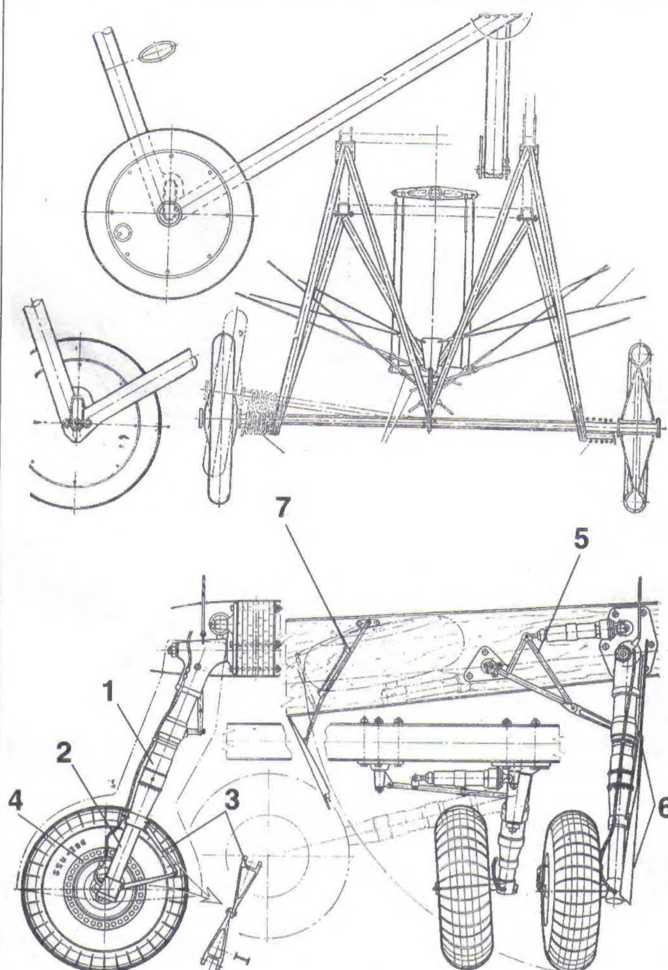
S rostoucími rychlostmi začal nosný systém dostávat proudnicový průřez a objevila se i kapotáž kol (velice často snímaná, protože se nikdy nepodařilo zabránit zanášení nečistot pod kryty) a mizely drátěné výztuhy. Objevilo se ostruhové kolečko. Podstatné změny ale přišly až se zatahovacími podvozky a klasická hlavní podvozková noha pak už vlastně svou základní podobu neopustila.

Tuto konstrukci si ukážeme na druhém obrázku (Jak-7, výkres s pohledy ze strany, zepředu a shora z Modělist Konstruktor 5/83). Fungování mechaniky podvozku u předlohy našeho modelu nás totiž bude zajímat ze dvou důvodů: abychom správně nabarvili jeho části a abychom správně ztvárnili ty detaily, které se rozhodneme napodobit.

Zatímco vlastní podvozková noha (1) bývá natřená některou interiérovou barvou nebo je v barvě kovu, písty tlumičů (2) a hydrauliky zatahování jsou tím nejlesklejším kovem, který na letadle bývá vůbec vidět. Píst bývá překlenut tak zvanými protistřihovými nůžkami (3), vidlicí, která drží kolo ve směru. Výrobci je často odbývají pouhým trojúhelníčkem, někdy dokonce plným. Přes nůžky vede často k brzdám jedna nebo více hadiček (4). U příďových noh moderních letadel je někdy místo nůžek soustava válců, která omezuje kmitání kola.

Mechanismus, který nohu zatahuje (5), může být soustavou pák, válec ukotvený v šachtě a na noze, ale původně to bylo třeba i jen lanko (navíjené pilotem!). Na podvozkové noze bývají připevněné i kryty podvozkové šachty (6). U zatíženého podvozku se také třeba někdy posunou a překrývají, a to výrobce často zjednodušuje. Kryty upevněné mimo nohu si může podvozek zavřít sám (7), mohou mít ale i svou vlastní hydrauliku.

Konstruktéři musejí často bojovat s místem, a není výjimkou, že se noha před zasunutím různě skládá, zvláště zasunuje-li se do trupu (Wildcat, MiG-23).




Mezi další méně obvyklá řešení patří například otočení kola podle svislé (Il-10) nebo podle vodorovné (MiG-21) osy.

Podoba nohy se ale změní už samotným odlehčením po startu, a proto pozor, pokud chcete jako pramen pro vypracování detailů použít snímek startujícího letounu.

Ať už chcete zpracovat nohy jak chcete podrobně, na samém začátku obvykle narazíte na základní problém dílů s kruhovým průřezem - přesnost výlisku. I u těch nejlepších budete muset začišťovat linii styku forem, a to jde zvlášť špatně za zmíněnými nůžkami. Nejsou-li provedeny dobře, je lepší je odříznout, nohu pohodlněji začistit a pak nůžky vyrobit nové.

*Jiří Lízler*

## Model: Siemens-Schuckert SSW D III
## Měřítko: 1:48
## Výrobce: Eduard
## Katalové číslo: 8001
## Cena v ČR: 346 Kč

**Základní charakteristika modelu:** Model zaujme již zdařilou kresbou stroje Ernsta Udeta na obalu. Modeláře přinejmenším potěší dosti obsažný panel kovových leptů, kovový odlitek motoru, duté hlavně kulometů a fólie na větrný štítek, díl jinými firmami tak často opomíjený nebo dodávaný v nepoužitelné podobě, které doplňují přes 30 dílů ze světle šedého plastiku.

„Modýlek" pěkně roste pod rukama, nicméně stavba je poměrně náročná. Nesmíme se nechat odradit časem, stráveným vyproštěním plastikových dílů z licích rámečků ani nutností trošku víc si zatmelit a zabrousit. Doporučuji také ohlídat si geometrii, což se týká zejména horního křídla u těch stavebnic, kde šéf EDUARDU nenarovnal křídlo osobně speciální metodou „za studena" před expedicí do prodeje. Kdo křídlo nenarovná před přilepením, asi už se mu to nepodaří. (Já jsem měl křídlo rovné...)

**Obrysová věrnost**: Výrobek firmy EDUARD ze všeho nejvíce připomíná svou předlohu, skutečný Siemens-Schuckert SSW D III., a to je hlavní. Tvarové odchylky jsou podle mého názoru minimální až zanedbatelné.

**Zpracování povrchu a detailů:** Poměrně realistické je jemné negativní rytí na trupu a ke ztvárnění plátěného potahu nelze nic namítat. Náběžné hrany křídel jsou perfektní, zato odtokové musíme zbrousit. Občas je také nutné bojovat s otřepy.

Zato detaily kokpitu a vůbec všechny leptané díly jsou monumentální, jen puntičkářům radím vyrobit si ruční čerpadlo paliva z plastikové kulatiny. Kovové díly si ale prostě zaslouží pochvalu.

**Kvalita obtisků a návodu:** Návod ve formě brožurky je srozumitelný a je nutno jej prozkoumat kompletně před stavbou. Potěší i základní informace o letounu. Na zbarvení stroje Lt. Hantelmanna mám však spolu s mnoha jinými badateli úplně jiný názor. Trup byl modrý, vrtulový kužel a kryt motoru červený. Šlo o marking jednotky, kterou byla Jasta 18, nikoli 13.




Obtisky jsou pojaty skutečně velmi velkoryse. Šest verzí označení pro různě barevné nebo „překližkové" letouny a hlavně - lozengové potahy křídel. S těmi se ale musí šetřit, vyjdou „tak akorát" a jsou velice jemné. Kříže na horní křídlo jsou na zvláštním aršíku opraveny, avšak zdají se mi příliš tenké trupové kříže. Tomu se lze vyhnout výběrem kamufláže. Doporučuji stroj Fritze Beckhardta.

**Závěrečné hodnocení**: Model SSW D III od EDUARDA je určen spíše náročnějším a zkušenějším modelářům, kteří těžko budou hledat lepší stavebnici tohoto typu. Už proto ne, že ji žádná dostupná firma nevyrábí. Proto je škoda, že náš model není s čím srovnávat. Nevadí, stejně by asi vyšel vítězně. Kdo tedy obětuje přes 300 Kč a komu se podaří postavit model alespoň „z krabičky", má nádherný přírůstek ve sbírce stíhaček 1. světové války.

*Petr Aharon Tesař*

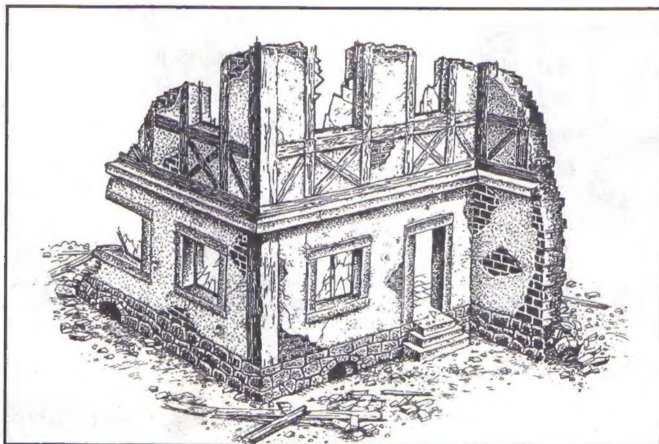
## Model: Německý hrázděný dům
## Měřítko: 1:35
## Výrobce: PLUS MODEL
## Katalogové číslo: 047

**Základní charakteristika modelu:** Základem modelu má být devět sádrových keramických odlitků, podlah a obvodových zdí budovy. Díky křehkosti materiálu je téměř jisté, že se cestou k zákazníkovi díly „rozmnoží dělením" a vy jich tak při koupi získáte poněkud více. (V mém případě jich bylo 14.) Objektivně však nutno dodat, že výsledný model tím naprosto netrpí. I když nějakou spáru na zdi vzniklou dodatečným nalepováním úlomků nebudete moci zahladit - ruina spíš získá na věrnosti. Sádrové odlitky jsou doplněny dvěma sáčky sutě, dřevěnými tyčkami na okenní rámy a umělohmotnými fóliemi na výrobu zbytků skel.

**Obrysová věrnost:** Model působí absolutně realisticky ve světě pětatřicetin.

**Zpracování povrchu a detailů:** Povrch a detaily jsou zpracovány docela dobře, problémem však bude vyrovnat lícování zdiva podlah. Zde se bez tmelení „řidší sádrou" (viz návod) neobejdete.

**Kvalita obtisků a návodu:** Návod si jistě zaslouží menší úpravy. Začínající modelář s menší představivostí by mohl se schematickým půdorysem mít určité potíže. K modelářské „slušnosti" také patří popsat zbarvení modelu a doporučit alespoň základní odstíny barev. Pro průměrného modeláře je návod postačující.



**Závěrečné hodnocení:** Zpracování sádrové ruiny budete jistě muset věnovat více času než podobným umělohmotným modelům. Výsledek však určitě stojí za to a plastikové „taky domy" vedle něj působí jako Potěmkinovy kulisy.

Model se hodí především na diorámа středoevropských měst za 20. let. Nejlépe z dob světových válek, ale určitě ho můžete použít třeba i na diorámа „Rudá armáda popouští své ubikace, ČSFR, 1991".

## Model: Kaplička
## Měřítko: 1:35
## Výrobce: PLUS MODEL
## Katalogové číslo: 067



**Základní charakteristika modelu:** Model obsahuje dva sádrové odlitky a dva plastové odlitky (střecha a soška).

**Obrysová věrnost:** Model se hodí na diorámа 1:35.

**Zpracování povrchu a detailů:** Povrch odlitků vyžaduje menší úpravy. Především vyrovnání dotykových ploch sádrových dílů.

**Kvalita obtisků a návodu**: Návod, pomineme-li absenci informací o doporučených odstínech barev, vyhovuje.

**Závěrečné hodnocení:** Hotová kaplička působí velice hezky - ale určitě se nehodí do diorámat města. Nakonec dvě poznámky: Vyplatí se buď vnitřek kapličky více zanést různou špínou - nebo naopak ho udělat viditelně čistější a upravenější - včetně různých svíček a kytiček.

Pokud chcete použít kapličku na diorámа ze současnosti a ze zemí bývalého východního bloku - pak z důvodů realistického vzhledu - ukradněte sochu.

*P.Š.*






*F-16A belgické 31 SQN. Směrovka tohoto letounu je přímo uměleckým dílem.*





*Toto Tornádo ECR 321 ECR SQN předvádělo při leteckém dnu letovou ukázku.*




*Dva BAe Hawk 74. SQN RAF z Valley ve speciálním zbarvení pro letecká vystoupení.*



*Tornado ECR 321. ECR z Klosterlechfeldu. Pod trupem jsou dvě makety raket HARM.*



*Super Etendard francouzské Marine Nationale.*



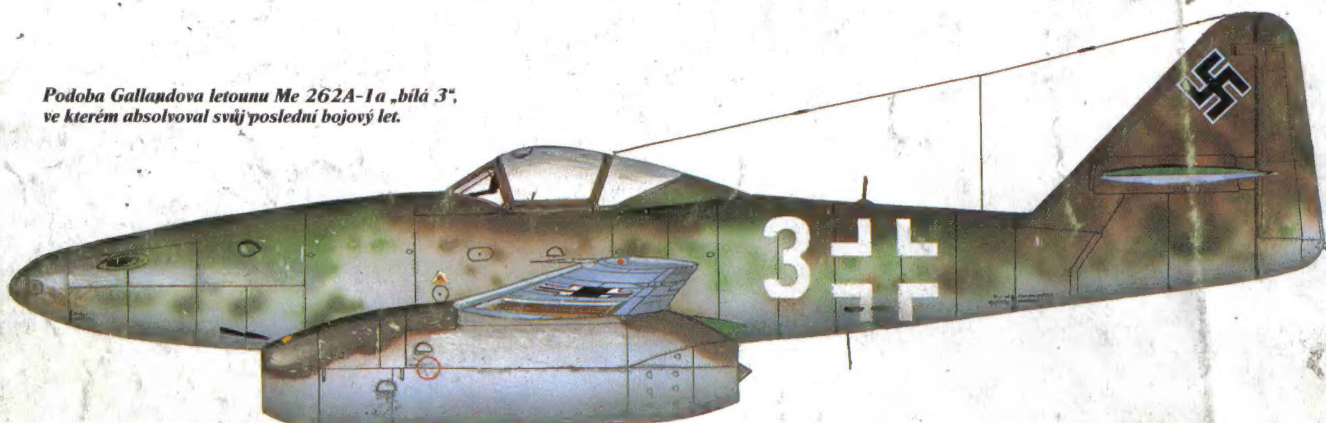
*Mirage F 1C hostitelské letky EC 1/12 v tygří kamufláži.*

89,-

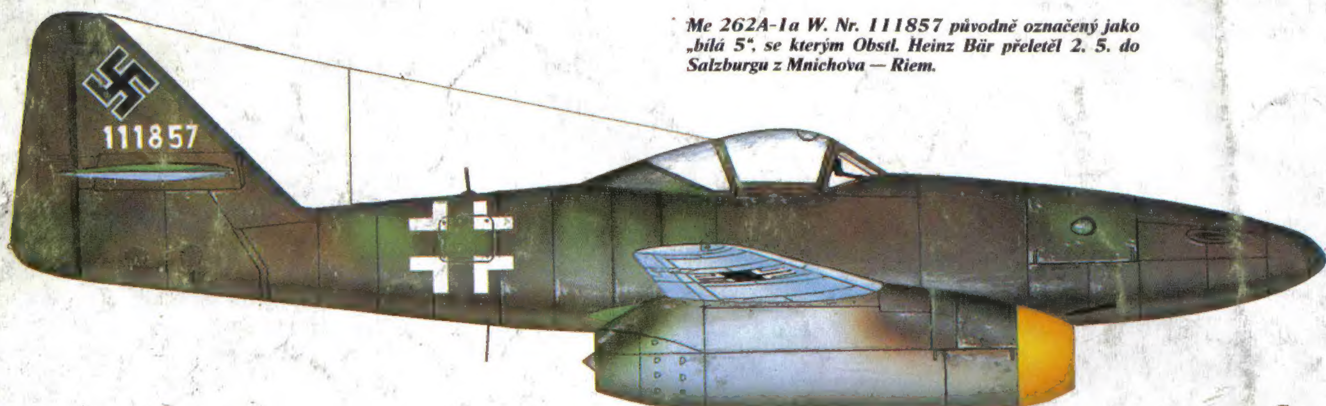
*Me 262A-1a W. Nr. 111745 ve kterém se 3. 4. 1945 při souboji s P-38 Lightningem srazil Uffz. Schallmoser.*




*Podoba Gallandova letounu Me 262A-1a „bílá 3", ve kterém absolvoval svůj poslední bojový let.*




*Me 262A-1a W. Nr. 111857 původně označený jako „bílá 5", se kterým Obstl. Heinz Bär přeletěl 2. 5. do Salzburgu z Mnichova — Riem.*




*Me 262A-1a „bílá 22" od JV 44 byl na konci války zanechán poškozený na letišti v Salzburgu.*

